
0177411





جامعة القاهرة
كلية الآداب
قسم الجغرافيا

مقومات التنمية السياحية في ليبيا
دراسة في الجغرافية السياحية

رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الآداب من قسم الجغرافيا
بكلية الآداب جامعة القاهرة

THE DEVELOPMENT OF THE TOURISM POTENTIALS IN LIBYA: A GEOGRAPHICAL STUDY

إعـــداد

سعيد صفي الدين الطيب

إشـــراف

الأستاذ الدكتور / أحمد علي إسماعيل

أستاذ الجغرافيا بكلية الآداب

جامعة القاهرة

٢٠٠١



بسم الله الرحمن الرحيم

اقرأ وربك الأكرم ❸ الذي علم بالقلم ❹ علم الإنسان ما لم يعلم ❺





Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

الاجازه

أجازت لجنه المناقشه هذه الرساله للحصول على درجه الدكتوراه في الجزائيا

بتقدير / بمرتبه الشرف الثانية بتاريخ ٢٦/ ٦/ ٢٠٠١

بعد استيفاء جميع التطلبات

اللجنـــه

الاسم	الدرجه العلميه	التوقيع
(١)	أستاذ	
(٢) أ.د.	أستاذ	
(٣)	أستاذ	
(٤)		



الإهـــداء

إلــى والــــديّ ....واخــــوتي

إلــى زوجـــتي ....وأبنائـــي



محتويات البحث



قائمة المحتويات



فهرس الجداول



قائمة الجداول



فهرس الأشكال



قائمة الأشكال



قائمــة الصـــور



فهرس الصور



مقدمـــة البحث :

الإطـــار العـــام للبـــحث



1 مقدمة

عـرف الإنسان السياحة والترحال منذ زمن بعيد ، إلاّ أن السياحة والسفر فى وقتنا الحالى تعبر عن مفاهيم اقتصادية واجتماعية تختلف عن سابقها ، وذلك لما حققته من مركز هام كأحد عوامل التنمية الاقتصادية والأجتماعية الهامة، حيث أخذ قطاع السياحة يسهم فى تطويـر كثـير مـن الصناعات التى لها علاقة بالسياحة ، كما أصبحت أحد الموارد الهامة للحصـول على العملات الصعبة التى هى فى غاية الأهمية لكثير من الدول وخاصة النامية منـها .

كمـا أن السياحة تساهم أيضاً في الدعم الإيجابي لميزان المدفوعات وفى توفير فرص عمـل كثـيرة فى أنشطة اقتصادية مختلفة سواء كانت لها علاقة مباشرة ، أو غير مباشرة بصـناعة السياحة ، كذلك فإنه لصناعة السياحة تأثيراً كبيراً فى تطوير البنية التحتية للدولة مثل الطرق وشبكات المواصلات والخدمات الساحية ، وأماكن الترويح والمنتزهات الوطنية. كمـا أنها تعتبر عاملاً هاماً فى حماية المعالم الأثرية والأماكن التاريخية والطراز المعمارى المميـز، لهـذه الأسباب وغيرها اهتمت أغلب دول العالم بهذه الصناعة الأخذة فى التوسع والـنمو السـريع ، الناجم عن ازدياد أوقات الفراغ والعطلات المدفوعة ، وتحسن مستوى المعيشـة ، وارتفـاع نسـب التعلـيم والدخـل وكذلـك التطور المستمر فى وسائل النقل والمواصلات فى أغلب دول العالم ، لذلك دخلت دول العالم فى منافسات شديدة ومتطورة فى التسويق والترويج والدعاية الأعلامية لمنتجها السياحى ، لغرض جذب أكبر عدد ممكن من السـائحين . وقـد إنعكـس ذلك على الزيادة الكبيرة فى أعداد السائحين حول العالم والتى ارتفعـت من حوالى 25 مليون سائح عام 1950 لتصل الى حوالى 561 مليون سائح عام 1995م.

ولكـن على الرغم من هذه الأهمية المتزايدة لقطاع السياحة ، إلا أن ليبيا بقيت خارج السـوق السياحى على الرغم من توفر المقومات المختلفة بها ولم تشارك هذه الصناعة فى التنمية الاقتصادية والاجتماعية للمجتمع الليبي .

وظل الاقتصاد الليبي أحادى الجانب معتمداً على مصدر النفط بالدرجة الأولى ، ويرجع ذلـك إلـى نـدرة المـوارد الأولية والمعدنية ، وقلة نسبة الأراضي الصالحة للزراعة هذا بالإضافة إلى ندرة المياه .

ولكـن الأهمـية المـتزايدة لصـناعة السـياحة ، تدعو إلى ضرورة دراسة وتنمية المقومـات السياحية ، وأنماط الحركة السياحية وتوجهاتها ووضع خطط وتصورات تضمن تطـور هذه الصناعة وتوسعها بما يتناسب وإمكانيات البلاد الطبيعية والبشرية ، وتقلل من التأثيرات الجانبية التى قد تطرأ نتيجة لتطوير هذا المرفق .

2 الدراسات السابقة :

فـى الوقـت الذى تتزايد فيه المساهمات العلمية التى تعالج موضوع السياحة من قبل التخصصـات المـتعددة ، ظـل الاهـتمام بهذا الموضوع فى ليبيا قليل ونذكر من بين هذه المسـاهمات ، تقريـر البـنك الدولـى للإنشاء والتعمير Internahonal Bank for

والـذى يحمـل عـنوان The Reconstruction and Developmet (1960) Economic Development of libya ، وقـد خصـص جـزء من هذا التقرير إلى دراسـة أهمية تطوير السياحة الدولية فى ليبيا باعتباره أهم بديل اقتصادي ، وكان هذا قبل اكتشـاف الـنفط بكمـيات تجارية ، أما محمود كامل فقد أعد تقريراً فى عـام (1964) عـندما كان مستشاراً للسياحة فى ليبيا ، تحت عنوان " مقدمة للتخطيط السياحي فى ليبيا " وقـد تناول فيه باختصار الجوانب المختلفة للسياحة ، وأهميتها واحتياجاتها فى ليبيا ، كما أعـد المكتـب الوطنى للاستشارات . تحت رعاية الهيئة الوطنية للسياحة ثلاثة تقارير(من 1981 الـى 1991) تحـت عنوان دراسة المسح السياحى الشامل للإمكانيات السياحية فى ليبـيا ، وقـد أحتوى على مسح ميدانى لأغلب الإمكانيات السياحية فى البلاد كما تطرق الى كيفـية تنميتها ، هذا بالاضافة الى الدراسة التى قدمها Taib , S عام 1983 تحت عنوان Tounism and Development والـتى نوقشـت فـيها الأهمية الاقتصادية للسياحة الدولية فى ليبيا وإمكانياتها بالاعتماد على تجربتي تونس والمغرب ، كما نظم مكتب العمارة والاستثمارات الهندسية تحت رعاية اللجنة الشعبية العامة للإسكان والمرافق ندوة " السياحة فـى ليبـيا الإمكانـيات والمعوقات" والتى عقدت فى بنغازى عام 1997ف وقد نوقشت فيها العديـد مـن البحوث المتعلقة بتنمية السياحة فى ليبيا، أما زينب محمد المكى فقد قدمت فى 1997 دراسـة تحت عنوان " المصايف والمنتزهات فى منطقة بنغازى " والتى تطرقت فيها الـى دراسـة الوضـع الحـالى للعرض والطلب السياحى ووضع المصايف والمنتزهات فى المـنطقة" ، واخيراً المخطط العام لتنمية السياحة بالجماهيرية العظمى 1999-2018 والذى أعدته اللجنة الشعبية العامة للسياحة وقد كان تركيز هذه الخطة على تنمية السياحة الدولية ولم يلتفت إلى السياحة الداخلية .

3 مشكلة البحث :

ممـا تقـدم يبدو واضحاً بأنه هناك اهتمام واضح ومتزايد بصناعة السياحة عالمياً بعكـس ما هو عليه الحال فى ليبيا ، والتى لا يزال أهتمامها بتنمية هذا القطاع محدودة جداً على الرغم من توفر المقومات السياحية المختلفة سواءً كانت طبيعية أم بشرية ، والمشكلة المطـروحة أمامـنا الآن هـى أن تنمـية السياحة فى ليبيا ، تتطلب ضرورة دراسة وتقييم المقومات السياحية (العرض السياحي) فى البلاد ، ومعرفة مدى العلاقة بين هذه المقومات وأنماط الطلب السياحي فى مناطقه المختلفة فى السابق والحاضر ، وكذلك الإلمام بخصائص هـذا الطلـب (الدولـى والداخلي) والمشكلات التى تواجهه فى مناطق العرض المختلفة ، فالدراسـة والتحلـيل لهذه المشكلة فى هذا الإطار يسهم فى إمكانية وضع خطط وتصورات شامله ومنطقية ورؤى مستقبلية واضحه لتطوير هذا القطاع لكى يفي بالأهداف المرجوه منه للمساهمة فى التنمية الاجتماعية والاقتصادية للمجتمع الليبي مع بقية القطاعات الأخرى .
وهناك أسباب ملحه وضرورية تستدعى دراسة هذه المشكلة وإيجاد حلول مناسبة لها منها :

1- تتمـتع الـبلاد بمقومـات سياحية متنوعة لا تقل أهمية عن بعض الوجهات السياحية العالمـية ، ولكـنها غير مستغلة ومهددة بالتلف أو الاندثار إذا لم تنم وتطور بطرق واعيه وتحول دون السياحة العشوائية والعشوائيات السياحية القائمة على الارتجال التى قد لا تحمد عقباها فيما بعد .

2- ارتفـــاع نســـبة المؤشـــرات الــــتى تشير إلى احتمالات تنامى الطلب السياحي الداخلي والمتمثلة فى ارتفاع مستوى المعيشة والدخل والتعليم بالإضافة إلى الزيادة السكانية ونسبة التحضر ، والعطلات المدفوعة وتطوير شبكات الطرق ، هذا الطلب الحالى والمحتمل سوف يولـــد ضـــغوطاً علـــى الموارد السياحية مما قد يؤدى إلى إتلافها إذا لم تعد خطط من أجل تنميتها والحفاظ عليها .

3- ضـــرورة تنويع مصادر الدخل الوطنى وتقليل الاعتماد على مصدر النفط غير المتجدد ، والمعـــرض لتأثيرات التقلبات الاقتصادية والسياحية العالمية أو الكوارث الطبيعية ، كما إن قطاعـــي الزراعة والصناعة لا يزال يعانيان من بعض المشكلات الأساسية ، على الرغم من المحـــاولات التى قامت بها الدولة من أجل تطويرها ، حيث تعاني الزراعة من قلة الآراضى الصـــالحة للزراعة وندرة المياه ، أما الصناعة فإنها تعانى من قلة الموارد المعدنية بكميات اقتصادية تسمح بقيام نهضة صناعية لمدة طويلة ، لذلك فإن قطاع السياحة بمقوماته الهائلة والمتعددة ، يظهر كأحد البدائل المنطقية لتنويع مصادر الدخل الوطنى فى البلاد .

4 – الهدف من البحث :

يهدف هذا البحث إلى تحقيق ما يلي :

1- تحديد المقومات السياحية المختلفة فى البلاد وبيان أهميتها وتقييم وضعها الراهن .

2- معـــرفة الـــتطور التاريخـــي لحركة السياحة الدولية فى ليبيا وتحديد أنماطها وأصولها الجغرافية وأهميتها والمشكلات التى تواجهها .

3- الإلمام بالخصائص العامة للطلب السياحي الداخلي وأنماطه وتوجهاته وأهميته وتوضيح حجـــم ومـــدى ارتـــباط مناطق العرض والطلب والعلاقات والمشكلات التى تنشأ نتيجة لتلك الحركة .

4- وضـــع تصـــور عـــام لمستقبل السياحة فى ليبيا والتخطيط لها بما يتناسب والإمكانيات الطبيعية والاجتماعية والاقتصادية للبلاد .

5 – أهمية البحث :

يســـتمد هـــذا البحث أهميته من النتائج التى يرجى تحقيقها منه فى خدمة المجالات التالية :

1- المجال العلمي :

لـــم يـــنل موضـــوع السياحة فى ليبيا إلا القدر الضئيل من اهتمام الباحثين بســـبب عدم عناية الدولة بهذا القطاع ، وكذلك حداثة موضوع السياحة النسبي وخاصة فى المكتبة العربية ، وهذا ما يمكن أن يعطى موضوع الدراسة أهمية خاصة فيما يتعلق بالإلمام

بمفاهـيم وتعريفات الموضوع ، وتغطية جوانبه المتعددة سواء كانت اقتصادية أو اجتماعية أو بيئية .

2- المجال الاقتصادي :
إيضاح تنوع المقومات السياحية وأهميتها الاقتصادية والاجتماعية والبيئية لصانعي القـرارات والاسـتراتيجيات على المستوى الوطنى والإقليمي والمحلي ، كذلك إبراز أهمية قطاع السياحة كأحد البدائل الاستراتيجية المنطقية لتنويع مصادر الخل الوطنى وللإسهام فى التنمية الاقتصادية والاجتماعية للمجتمع الليبي .

3- مجال التخطيط :
أن محاولـة الباحـث مـن تقديم بعض الخطط والإستراتيجيات المستوحاة من واقع المقومات والخدمات السياحية ومن توجهات حركة السياحة الدولية والداخلية ، وخصائصها ومشـكلاتها قـد تسهم فى إثراء التخطيط السياحي فى ليبيا ، وتقديم بعض الأفكار الجديرة بالإثراء والنقاش .

6 طريقة البحث :

لقد تمت الاستعانه فى هذا البحث بعدة وسائل لجمع المعلومات ، وتحليلها والتوصل إلـى نتائج منطقية تخدم غرض البحث بطريقة عملية ، وقد تم تجميع المعلومات بالاعتماد على طريقتين هما طريقة المسح المكتبي (المصادر الثانوية) وطريقة الدراسـة الميدانية (المصادر الأولية) .

1- طـريقة المسح المكتبي (المصادر الثانوية) ، حيث تم تجميع المعلومات من مصادرها الحقيقية لما يخدم البحث على النحو التالي :

أ- مـراجعة الكتب والمقالات والدراسات المتخصصة التى تناولت موضوع السياحة باللغتين العربـية والإنجلـيزية ؛ لغرض الإلمام بأغلب الأدبيات التى لها علاقة بالموضوع والاعتماد عليها فى الإطار النظرى لدراسة السياحة .

ب- اسـتقراء العديد من الإحصائيات الرسمية التى تصدرها مؤسسات دولية ، مثل منظمة السـياحة الدولـية ، وهيـئة الأمـم المـتحدة وبعض الهيئات الإقليمية فى أوروبا وآسيا والأمريكيتيـن ، والوطـن العربي ، و الاستفادة من إحصائياتها فى رصد ومعرفة توجهات حركة السياحة الدولية عالمياً وإقليميا .

جـ – الاستفادة من الإحصائيات السنوية المحلية والتى تصدرها أمانات مختلفة لرصد حركة السـياحة إلـى ليبيا ، وكذلك للإلمام بالإحصائيات الخاصة بالنشاطات الاقتصادية والسكانية وكذلك البيانات المناخية ذات العلاقة بالحركة السياحية .

د- الإلمام بالتقارير والمخططات ذات العلاقة بصناعة السياحة سواءً تلك الصادرة عن بعض الأمانات ، أو تلك الصادرة عن الهيئات الاستشارية .

هـ – الاستعانه بالأطالس والخرائط العامة التى تساعد على إيضاح فكرة البحث .

2- طريقة الدراسة الميدانية :

تنقسم الدراسة الميدانية إلى شقين أحدهما خاص بالسياحة الدولية والأخر خاص بالسياحة الداخلية ، وقد جمعت البيانات عن طريق الاستبيانات والمقابلات الشخصية والملاحظة والمشاهدة ، وقد تمت هذه الدراسة على النحو التالي :

أ-السياحة الدولية :

نظراً لما تعانيه حركة السياحة الدولية إلى ليبيا من قصور شديد فى كافة الإحصائيات المتعلقة بنواحيها المختلفة ، وكان كل ما يمكن التحصل عليه خلال الدراسة المكتبية من إحصائيات وبيانات لم يتعد الإحصائيات العامة ، وغير المنظمة والتى تنقصها الدقة أيضاً ، لذلك قام الباحث بدراسة عينة من السائحين الدوليين بطريقة المسح الشامل فى ثلاث مناطق سياحية مختلفة ، ولكى تكون العينة المشمولة بالدراسة أقرب إلى التمثيل فقد رأى الباحث بأن تكون المناطق التى تؤخذ منها العينة ذات مزايا جغرافية وتاريخية وبيئية مختلفة ، كما أختيرت فترة الذروة السياحية لتوزيع الاستبيان والتى تشمل فصل الربيع وخاصة شهر مارس .

كما وزع استبيان مصغر على أربعة مرافق للايواء فى كل من طبرق والبيضاء وبنغازى وغدامس وذلك لغرض تقييم الخدمات بها .

• مناطق الدراسة

لقد تم اختيار ثلاث مناطق جذب سياحي ذات مقومات سياحية مختلفة هى مدينة طبرق الواقعة فى شمال شرق البلاد ذات الشهرة العالمية وخاصة فيما يتعلق بمواقع الحرب العالمية الثانية ومقابر ضحاياها من جنود الحلفاء والمحور ، أما مدينة شحات الواقعة على سفوح الجبل الأخضر فى شبه جزيرة برقة فهى من أهم مناطق التراث العالمى وخاصة بما تشتهر به من معالم تراث الحضارة الإغريقية والرومانية ، أما واحة غدامس الواقعة فى غرب البلاد فهى من أشهر واحات الصحراء الكبرى جمالاً وصيتاً سواءً بطرازها المعمارى أو نمط حياتها الاجتماعية أو بيئتها الصحراوية .

مجتمع الدراسة

تشمل الدراسة كافة الأعمار والجنسيات للسائحين الدوليين المتواجدين فى تلك المواقع فى فترة الدراسة الواقعة فيما بين فبراير 1999 م ومايو 1999 م .

المنهج المتبع في تجميع البيانات

تـم توزيع إستبيان خاص بإستطلاع آراء وإنطباعات السائحون الدوليون ، احتوى علـى (17) سـؤالا رئيسيا ، منها مجموعة من الأسئلة تتعلق بجمع معلومات عامة عن أفـراد العيـنة وجنسياتهم والغرض من الرحلة ، وبعضها كان يتعلق بوسائل النقل ومرافق الإيواء المستخدمه ، وكان هناك سؤالا مكون من ستة أجزاء تتطلب إجابات محددة عن مدى جـوده الخدمـات السياحية المستخدمة ، وكانت الأحكام الشخصية قد وضعت على مقياس متدرج ما بين منخفض ويمثله رقم (1) إلى مرتفع ويمثله رقم (3) .
أمـا الأسـئلة الأخرى فقد كانت تتعلق بأهم عوامل الجذب السياحي في البلاد ، وأخيراً كان هناك سؤال عن أوجه القصور بصفة عامة وكيفية التغلب عليها .

• طريقة التحليل :

نظـراً لصغر حجم العينة المستبينة فقد تم الاعتماد على الأسلوب الوصفي فى تحليل البـيانات لغـرض الكشـف عن العلاقات بين عدة متغيرات قد يكون لها تأثيرا على حركة الطلـب السـياحي الدولـي ، وللتعرف كذلك على السمات العامة لهذه الحركة وتحديد أهم المشكلات التى تواجهها .

ب- السياحة الداخلية :

نظـراً لمـا تعانيه حركة السياحة الداخلية من قصور شديد فى الإحصائيات المتعلقة بكافـة نواحـيها ، لذلك رأى الباحث ضرورة القيام بدارسة ميدانية لتقييم حجم هذه الحركة وتوجهاتها وطبيعتها والمشكلات التى تعانى منها ، ونظراً لصعوبة القيام بهذه الدراسة على مسـتوى البلاد ككل ، لما تتطلبه وقت وجهد وموارد ليست فى استطاعة الباحث ، فقد رأى دراسـتها علـى مسـتوى جغرافي صغير ومحدود ، وفى أماكن يعرفها الباحث وقريبة من متناوله .

لذلـك فقـد اختيرت مدينة بنغازى لدراسة الطلب السياحي الداخلي وتوجهاته ، كما أختـير مصـيفي سوسـه والقرية السياحية بقاريونس كتوجيهين سياحيين ذواتا مقومات سياحية مختلفة.

وترتكز هذه الدراسة على محاولة الحصول على معلومات وبيانات حول الخصائص الديموجرافـية والاقتصـادية والاجتماعية للسائحين ، هذا بالإضافة إلى معرفة مدى ارتباط مناطق العرض والطلب والعلاقات المتبادله بينها ، والمشكلات التى تواجه هذا الطلب سواءً فى المصدر أو الوجهة السياحية ، والإنفاق وعوامل الجذب السياحية ، وانطباعات السائحين عن الوجهة السياحية والخدمات بها .

مناطق الدراسة

:لقد أختيرت مدينة بنغازى كسوق سياحي ومصدر للرحلات بناءً على مجموعة من المعايير والتى تتلخص فيما يلي :-

- الحجـــم السكانى الذى يجعل منها ثانى أكبر المدن الليبية بعد طرابلس ، وأكبر المدن فى المنطقة الشرقية .
- ارتفاع نسبة التحضر بها .
- تعــدد وأهمـــية وظائفهـــا التجارية والإدارية والصحية والثقافية والتى تساهم فى ارتفاع مستوى المعيشة وزيادة فرص الثراء .
- ارتـــباطها بشـــبكة نقل برية وجوية وبحرية جيدة مع كافة نواحي البلاد ، بالإضافة إلى أرتفاع نسبة ملكية السيارات الخاصة .

أمـــا مصـــيف سوســـة الســـياحي فقد اختير على أساس موقعه المتوسط بالنسبة لمدن المـــنطقة الشـــرقية ، وكذلـــك وقوعه على مسافة قريبة من عوامل جذب طبيعية وتاريخية متميزة بالإضافة إلى ارتباطه الجيد بشبكة طرق برية وقربه من أحد المطارات المحلية .
وأخـــيراً عدم وجود بدائل أخرى فى المنطقة ، وفيما يخص القرية السياحية بقاريونس ، فقد اختيرت على أساس موقعها الملاصق لمدينة بنغازى السوق السياحي الكبير بالإضافة إلى ما توفره هذه المدينة من خدمات مختلفة ومميزة إلى رواد القرية السياحية ، هذا بجانب حجمها الكبـــير وتعدد خدماتها السياحية وارتباطها بكل مع المناطق الأخرى عن طريق وسائل النقل والمواصلات المختلفة .

مجتمع الدراسة

يشـــمل مجتمع الدراسة فى مدينة بنغازى أرباب الأسر الذين قاموا برحلات سياحية لمسافة تزيد عن 40 كم خارج الحدود الإدارية لمدينة بنغازى لمدة سنة من تاريخ الاستبيان وهى الفترة الواقعة فيما بين مارس 1998 م وحتى مارس 1999 م .

أمـــا مصـــيف سوسة السياحي والقرية السياحية بقار يونس فيشمل مجتمع الدراسة كافـــة الأعمـــار والتى لا تقل عن 15 سنة والمقيمين فى هذه المرافق السياحية خلال فترة الدراسة والتى تمت فى يوليو وأغسطس من عام 1999 م .

المنهج المستخدم فى تجميع البيانات

لقد استخدمت طريقتين لتجميع البيانات واختيار العينات حسب الهدف المقصود وهذه الطرق هى :

1- طريقة الاستبيان المنزلي لأرباب البيوت Household Survey بمدينة بنغازى ، وقد تقرر اختيار العينات بطريقة مساحية عشوائية منتظمة ، وبلغ عدد أفراد العينة حوالى 776 أسرة من مجموع أسر مدينة بنغازى البالغ حوالى 77605 أسرة ، ثم وزعت العينة نسبيا على كل حى من أحياء المدينة حسب عدد الأسر المقيمة بها ، وأخيراً تقرر اختيار العينة ميدانياً على نحو عشوائي منتظم ، بحيث يتم أختيار أسرة واحدة بعد كل خمس أسر فى كل شارع للتمكن من الحصول على تمثيل جيد للمجتمع المدروس قدر الإمكان ، بعد الانتهاء من الاستبيان تمت معاينة الاستمارات لغرض استبعاد تلك التى بها مشاكل وبقيت حوالى 700 استمارة صالحة للتحليل .

2- استخدمت كذلك طريقة الاستبيان فى مناطق الوجهة السياحية Destination Survey فى كل من مصيف سوسة والقرية السياحية بقاريونس عن طريق المسح الشامل .
ولكى يتم تأمين الحصول على عينة جيده تم اختيار فترة الذروة السياحية (شهرى يوليو و أغسطس 1999 م) للدراسة ، كما اختيرت أماكن الإقامة السياحية كأحسن مراكز للمجتمع السياحي لتوزيع استمارات الاستبيان ، هذا والجدير بالذكر الاشارة إلى انه قبل الوصول إلى الصورة النهائية للاستبيانات وتوزيعها على عينات الدراسة فقد قام الباحث باختيارها عن طريق توزيعها على بعض الأساتذة وطلبة الجامعة حيث تم إجراء بعض التعديلات والإضافات اللازمة .

طريقة التحليل

1- استخدام مربع كاى لتوضيح درجة الدلالة القائمة بين متغير الخروج للسياحة والمتغيرات الديموجرافية والاقتصادية والاجتماعية ، وأية علاقة تقل فيها مستوى الدلالة عن 5 % تعتبر علاقة غير هامه وتشير إلى استقلال المتغيرين عن بعضها (أى قبول الفرضيه الباطلة ضمنا) .

2- فى الحالات التى لا تتوفر فيها متطلبات إجراء مربع كاى عندما يقل عدد التكرارات عن 5 ، و يستخدم التحليل الوصفي للعلاقات بين المتغيرات .

3- استخدام نموذج الانحدار الخطى المركب Multiple Regression لتفسير المتغير التابع (الأنفاق) مع عدد من المتغيرات المستقلة لمعرفة مدى مساهمتها فى تفسير المتغير التابع والتوقع له .

وقد تم تحليل البيانات بإستخدام البرنامج الإحصائي SPSS وذلك بسبب ما يتيحه من إجراء تحليلات متعددة ومفيدة في مجال البحث . كما استعين أيضاً ببرنامج الجداول الالكترونية EXCEL لتوضيح بعض العلاقات وكما استعين ايضا ببرنامج Adope Photo Shope لرسم و إخراج الأشكال البيانية والخرائط .

7- المشكلات التي واجهت الباحث :

لقد واجهت الباحث مجموعة من العقبات والتي أخذ بعضها جهداً ووقتاً طويلاً لإيجاد حلول لها وبقي بعضها يمثل حدوداً يعاني منها البحث ، وأهم هذه المشكلات هي :

1- قلة الإحصائيات الخاصة بحركة السياحة الدولية ، وكذلك عدم استمراريتها لفترات زمنية طويلة مما ترك بعض الفجوات في بعض السنوات ، وهذا قد يؤثر على التسلسل التاريخي ويؤدى إلى بعض الخلل في بعض المقارنات .

2- عدم وجود هيئات متخصصة لرصد ومتابعة حركة السياحة الدولية ، ولتحديد تعريفات محددة للسائحين لغرض التفريق بينهم وبين حركة السفر الأخرى ، وغياب هذه التعريفات أدى إلى بعض الخلط بين إحصائيات السائحين وغير السائحين ، والاعتماد على هذه الإحصائيات فقط قد يقود إلى بعض النتائج الخاطئة .

3- عدم الاهتمام الرسمي بصناعة السياحة لفترات طويلة والتقليل من أهميتها قد أدى إلى الافتقار الإداري إلى كوادر متمرسة وقادرة على فهم متطلبات البحث العلمي وتوفير المادة العلمية بدون مشقة وعناء .

4- عدم الاهتمام بالسياحة الداخلية وعدم وجود إحصائيات تخص هذه الحركة أدى إلى عدم إمكانية دراسة حجم وتوجيهات الحركة لفترات سابقة والتوقع لها ، وبالتالي تم الاعتماد على الدراسة الميدانية .

5- قلة دراية أغلب أفراد مجتمع العينات الداخلية بمفهوم الاستبيان وأهدافه العلمية ، مما ينتج عنه إطالة مدة الاستبيان ، كذلك كان بعض المستبينين متحفظا بصفة خاصة عند الإجابة على متغير الدخل .

6- نظراً لأن السياحة الدولية تأتي إلى ليبيا في الغالب على شكل أفواج سياحية على فترات متفرقة ، ويتواجدون لمدد زمنية قصيرة ، فقد شكل هذا الوضع عائقا أمام الالتقاء مع السائحين بسهولة ، هذا بالإضافة إلى عزوف بعضهم عن المشاركة في الاستبيان نتيجة للإجهاد المترتب على استخدام وسائل النقل البرى ، وبعد المسافات وكبر سن غالبيتهم .

7- نظـراً لاتساع رقعة البلاد الجغرافية وما تتطلبه الدراسة الميدانية من أعباء ومجهودات وتكاليف فقد أضطر الباحث (فى الوقت الحالى) إلى التركيز على المنطقة الشرقية فيما عدا واحـة غدامـس لدراسـة بعض العينات الميدانية ، وقد حاول الباحث تلافي هذه الإشكالية بإختيار مدينة بنغازى كثاني أكبر المدن الليبية ذات الموقع المتوسط هذا بالإضافة إلى أختيار بعـض المـناطق الأخرى التى تتوفر بها عوامل جذب مختلفة مثل طبرق وشحات ومصيف سوسة والقرية السياحية بقاريونس .

8 خطة البحث :

فى ضوء العرض السابق سوف يتناول الباحث دراسة وتحليل موضوع البحث على النحو التالي :

المقدمة : الاطار العام للبحث

يتـناول الباحث فى هذا الفصل الإطار العام للبحث ، حيث يفتتحه بمقدمه عامة عن حـركة السـياحة وأهميـتها فى العالم ، كما يعرض للدراسات السابقة للموضوع فى منطقة الدراسة ، ثم يحدد مشكلة البحث وأهدافه وأهميته ، ثم يتناول بعد ذلك الأسلوب العلمي الذى اتبعه فى دراسة هذا البحث .

الفصل الاول : الجوانب النظرية لجغرافية السياحة

يتناول الباحث فى هذا الفصل عرضاً نظرياً للجوانب الأساسية لصناعة السياحة من حيث الحجـم والأبعـاد والمـنظور ، حيث تمثل المساهمات الفكرية المختلفة والمتعددة لموضوع السياحة جانباً أساسياً وإطارا نظرياً هاماً للتحليلات فى الفصول القادمة .

الفصل الثاني : المقومات السياحية فى ليبيا

تعـرض الباحـث فـى هذا الفصل إلى تحديد ودراسة المقومات السياحية المختلفة بالبلاد (العرض السياحي) سواء كانت تلك المقومات طبيعية أم بشرية والتى تعتبر إحـدى الدعـائم الأساسية لقيام صناعة السياحة ، وقد رأى الباحث أهمية تقييمها ومعرفة انماطها المختلفة وتوزيعها الجغرافي وإبراز إيجابياتها وجوانب القصور بها .

الفصل الثالث : حركة السياحة الدولية إلى ليبيا

يتـــناول الباحث فى هذا الفصل التطور التاريخي لحركة الطلب السياحي الدولي إلى ليبيا ، وتحديد آثاره الاقتصادية والاجتماعية على المجتمع الليبي ، كما تعرض الباحث أيضاً إلـــى تحلـــيل وصـــفي لخصائص الطلب السياحي الدولى فى ثلاث مناطق جذب مختلفة حتى يتمكن من الحصول على بعض الدلالات والمؤشرات العامة على طبيعة وأنماط وتوجهات هذا الطلب والمشكلات التى تواجهه .

الفصل الرابع : حركة السياحة الداخلية

يتناول الباحث فى هذا الفصل خصائص واتجاهات حركة السياحة الداخلية ، وقد ركز علـــى دراســـة هذا الطلب فى ثلاث مناطق مختلفة تعكس مصدر الرحلات ووجهاتها ، حيث يـــرى الباحـــث بـــأن دراسة وتحليل هذه الحركة تمكنه من معرفة مدى تغلغل السياحة فى المجـــتمع والإلمـــام بـــالعوائق الـــتى تقـــف أمام هذه الحركة ، والخصائص الديموجرافية والاجتماعية والاقتصادية لهذا الطلب ، والعلاقات المكانية التى تحدثها هذه الحركة ومعرفة انطباعات السائحين على الخدمات السياحية وتقييمهم لها .

الفصل الخامس : رؤية مستقبلية لتنمية السياحة والتخطيط لها فى ليبيا

يعـــتمد الباحـــث فـــى هذا الفصل على النتائج والتحليلات الوصفية والإحصائية التى وردت فـــى الفصول السابقة ، من أجل الوصول إلى تقييم الوضع الراهن واستقراء المستقبل وكيفـــية وضـــع خطط تصورية شاملة تهدف إلى تنمية وصيانة الموارد السياحية والنهوض بقطاع السياحة كأحد القطاعات الاقتصادية الهامة فى البلاد .

الخاتمة :

اختـــتم البحـــث هذه الدراسة بخلاصة عامة للبحث وعرض النتائج والتوصيات التي توصل اليها الباحث .



الفصل الأول :

الجوانب النظرية لجغرافية السياحة

- تطور حركة السياحة ومفاهيمها
- مقومات النشاط السياحي
- الطلب السياحي
- الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للسياحة
- التخطيط السياحي



1.1 مقدمة

يحوى هذا الفصل عرضاً تحليلياً للجوانب الأساسية لصناعة السياحة من حيث الحجم Magnitude ، والأبعاد Dimensions ، والمنظور Prospect . فاستعراض المساهمات الفكرية لجوانب هذه الظاهرة الحديثة وسريعة النمو ، والإلمام بها سوف يساهم في توجيه هذا البحث للوصول إلى نتائج وتصورات علمية .

كما يسهم أيضاً في التعريف على مقومات قيام هذه الصناعة ، وعلى مشكلاتها المرتقبة . لا سيما وأن الدولة مجال البحث (ليبيا) لا تزال في بواكير الإعداد لهذه الصناعة ويتكون هذا الفصل من العناصر الرئيسية التالية ؛ تطور حركة السياحة ومفاهيمها ، ومقومات النشاط السياحي ، والطلب السياحي وأخيراً الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للسياحة .

2.1 تطور حركة السياحة ومفاهيمها

يهدف هذا الجزء الى عرض عام لتطور حركة السياحة ومفاهيمها والاهتمامات الجغرافية بالسياحة.

1.2.1 تعريف السياحة : -

لقد احتاج تطوير مفهوم السياحة والمفاهيم المرتبطة به إلى وقت وجهد ليس بالهينين من قبل الباحثين والعاملين بمجال السياحة . ولكن مفهوم السياحة الحديثة لم يظهر إلا مع بداية القرن العشرين ، ولذلك يمكن القول بأن الأفكار التي تحدد مفهوم السياحة وإطارها قد بدأت فعلاً من هذه الفترة الزمنية . [1]

و أتسمت تعاريف مفهوم السياحة في بداية القرن العشرين بالتباين والبساطة ولكن مع مرور الزمن وتزايد الاهتمام من قبل التخصصات المختلفة أخذت التعاريف تنحو ناحية الدقة وأحياناً التشابك والتعقيد ، لقد وجد (Lea 1988) بعد استقراء ثمانين دراسة مختلفة في موضوع السياحة أن هناك ثلاثة وأربعين تعريفاً لمصطلحات سائح Tourist ، ومسافر Traveler ، وزائر Visitor ، ويرجع هذا التباين في التعريفات إلى النمو السريع لظاهرة السياحة ، وخاصة فيما بعد الستينات من القرن الماضي ، و اهتمام الدول الصناعية والنامية بها على حد سواء . هذا الاهتمام المفاجئ أدى إلى ظهور مؤسسات ونظم مختلفة ترعى هذا القطاع هذا بجانب الاهتمامات الأكاديمية من التخصصات المختلفة بهذا المجال . وأخيراً يعزى هذا التباين إلى عدم وجود تعاون وثيق بين مؤسسات السياحة المختلفة . [2]ويعتبر أكثر التعاريف شيوعاً وأقربها إلى غرض البحث هو الذي اقترحته هيئة الأمم المتحدة في مؤتمر روما السياحي عام 1963 ، و الذي توخت فيه الشمولية والدقة

---

[1] محمد خميس الزوكه (1996) ، صناعة السياحة من المنظور الجغرافي ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ص . 39.

[2] Lea , J. , (1988) , Tourism and Development in the Third World. New York : Rutledge , p . 4

لكي يكون أكثر استخداماً . فعرف السائح Tourist ، بأنه زائر Visitor ، مؤقت يقيم على الأقل مدة أربع وعشرين ساعة في دولة أخرى لأغراض : الترويح ، أو الاستشفاء ، أو الدراسة ، أو الدين ، أو الرياضة . بمعنى اشمل يعنى هذا التعريف الزيارات من أجل الترويح،أو رحلات الأعمال،أو المقابلات أو الرحلات الاجتماعية،كزيارة الأسرة والأقارب

ويشير هذا التعريف إلى فئة أخرى تدعى المتنزهين Excursionists وتشمل هؤلاء الذين يقيمون أقل من أربع وعشرين ساعة وتشمل هذه الفئة العابرين بالسفن [1] .

أما بالنسبة إلى السياحة الداخلية ، فلا يوجد حتى الآن تعريفاً متفقاً عليه دولياً . حيث تختلف التعريفات بين دولة وأخرى حسب المعايير التي تراها مناسبة ، فمثلاً تعرف السياحة الداخلية في الولايات المتحدة الأمريكية بأنها أى رحلة داخلية ، لا تقل مسافتها عن خمسين ميلاً بعيداً عن مقر الإقامة وذلك لغرض الاستجمام أو أداء مهمات ، ويستثنى من ذلك السفر من مقر العمل وإليه . أيضاً لا يشترط قضاء ليلة بالخارج [2] .

ويرى محمد صبحي عبد الحكيم ، وحمدي أحمد الديب (1995) بأن السياحة الداخلية هي التنقل داخل حدود الدولة وذلك لمدة تزيد عن أربع وعشرين ساعة [3] .أما محمد خميس الزوكه (1996) فيرى أن السياحة الداخلية هي رحلة داخل حدود الدولة لا تقل مسافتها عن (40) كيلو متراً ويشترط قضاء ليلة واحدة على الأقل [4] .

و حتى يتم تحديد تعريف يحظى بالإجماع الدولي أو شبه الدولي فإن العاملين في مجال السياحة يستخدمون التعريفات المتفق عليها في كل إقليم أو دولة حسب المعطيات المحلية . و ستظل التعريفات بصفة عامة مرتبطة بأربعة عناصر رئيسية تتحكم فيها وهي: الهدف من الرحلة ، ومسافة الرحلة ، ومدة الإقامة ، ومكان الإقامة الدائم .

2.2.1 أنماط السياحة :

تنقسم السياحة إلى عدة أنماط ، حسب أغراض وأهداف السفر التي تدفع السائح للقيام برحلات سياحية لكي يشبع رغباته ويحقق أهدافه . وفيما يلي عرض مختصر لأنماط السياحة :

1- السياحة الدينية : يقوم هذا النوع من السياحة على الانتماء الديني والرغبة في إشباع العاطفة الدينية . وغالباً ما تأخذ الزيارات الدينية الطابع الجماعي . مثل أداء فريضة الحج عند المسلمين في مكة والمدينة ، وزيارة الأماكن المقدسة بالنسبة للمسحيين في فلسطين والفاتيكان بإيطاليا . وهذا ينطبق على كافة العقائد المقدسة في مختلف أرجاء العالم [5] .

---

(1) Mathieson , A . and Wall , G . , (1982) . Tourism , Economic , Physical and Social Impacts . , New York : Longman , p. 12

(2) Inskeep , E . , (1991) . Tourism Planning : An Integrated and Sustainable New York : Van Nastrand Rwnhold , p . 4

(3) محمد صبحي عبدالحكيم ، وحمدي أحمد الديب ، (1995) جغرافية السياحة ، مكتبة الأنجلوالمصرية ، القاهرة ، ص 32 .

(4) محمد خميس الزوكه ، المرجع السابق ، ص 98 .

(5) McIntosh , R . , and Gupta , S . (1980) . Tourism : Principles , Practices Philosophies. , Columbus : Grid Publishing Inc. , p . 3

2- السـياحة التاريخـية والثقافية : يمثل التراث التاريخي والفني مجالاً هاماً للسياحة ، إذ تـتدفق أعداد هائلة من السائحين سنوياً إلى الأماكن ذات الإرث الحضاري الذائع الصيت . وبصفة خاصة تلك الدول التي استطاعت الحفاظ على إرثها التاريخي وصيانته وتوفير قدرات عالـية ومدربـة لإدارتـه كمـا هو الحال في اليونان ، وإيطاليـا ، وإسـبانيا ، ومصر وتونس [1] .

كمـا تندرج الجوانب الثقافية المتمثلة في المهرجانات الشعبية والتراث المتمثل في الفنون الشعبية والزي والعادات والتقاليد ، ضمن السياحة التاريخية والثقافية .

3- السياحة الاجتماعية : وتهدف إلى تبادل العلاقات بين الأصدقاء والمعارف ، وكذلك إلى لقـاء أشخاص جدد . كما تهدف السياحة الاجتماعية أيضاً إلى القيام برحلات ريفية وجبلية لتحقيق أكبر قدر من الراحة الجسدية والذهنية .

هناك مفهوم آخر للسياحة الاجتماعية Social Tourism وهذا النوع من السياحة ظهـر فـي أوروبا خلال سنوات الثلاثينات عند صدور عدة قوانين تهدف إلى توفير المناخ المناسب ، كالعطلات المدفوعة للطبقات العاملة لكي تتمتع بالسياحة والترويح . وهذا النوع مـن السـياحة هـو الذي يطلق عليه السفر المدعوم حكومياً وذلك من أجل توفير نوع من العدالة الاجتماعية [2] .

4- السـياحة الاقتصـادية : وتشـمل الـرحلات التـي تهدف إلى زيارة المعارض الدولية والأسـواق التجارية ، وإبرام الصفقات التجارية إلى غير ذلك من مهمات [3] .ويذكر محمد صـبحي عـبد الحكيم و حمدي أحمد الديب (1995) ، أن المعارض والأسواق لعبت دوراً هامـاً فـي السـفر الدولي منذ القدم ولا زالت . فهناك أعداد كبيرة من الأفراد يسافرون " لأغراض تتصل بعملهم أو من أجل أغراض مهنية ... تتزايد من عام إلى آخر " [4] .

5- السـياحة العلاجية : لقد عرف الإنسان هذا النوع من السياحة منذ أقدم العصور . فقد عرفت منذ عهد الرومان والإغريق الذين كانوا يقصدون العيون المعدنية من أجل الاستشفاء والعلاج . ولا زال كثير من السائحين يقومون بالسياحة للهدف نفسه . كما يقصد السائحون المـناطق الجبلـية ذات الهواء النقي لاتقاء أمراض الجهاز التنفسي ، كما يقصدون البحار وحمامـات الصلصـال لعـلاج أمراض الروماتزم . وتشمل هذه الزيارات المصحات وأماكن الاستشفاء [5] .

---

(1) محمد صبحي عبد الحكيم ، وحمدي أحمد الديب ، المرجع السابق ، ص . 41

(2) Gee , C . Y . , Makens , J . C . , and Choy , D . , (1989) , The Travel Industry. New York : Van Nostrand Reinhold , p . 35

(3) خلـف جاسـم الدحـلاوي (1978) ، جغرافـية السياحة في العراق ، رسالة دكتوراه قسم الجغرافيا كلية الآداب جامعة الإسكندرية ، ص 2 .

(4) محمد صبحي عبد الحكيم ، وحمدي أحمد الديب ، المرجع السابق ، ص 38 .

(5) خلف جاسم الدحلاوي ، المرجع السابق ، ص 3 .

6- السياحة الرياضية : يعتبر هذا النمط السياحي من مظاهر السياحة الحديثة ، حيث تسافر أعـداد ضـخمة من البشر سعياً وراء المشاركة الفعلية في نشاط رياضي ما ، مثل رياضة التزلج على الجليد ، أو تسلق الجبال ، أو الرياضات المائية بأنواعها . هذا بجانب السياحة المتعلقة بالمشاركة في مناسبات رياضية مختلفة وما يترتب على ذلك من سفر لأعداد غفيرة للمشاركة ومشاهدة المباريات (1) .

3.2.1 الاهتمامات الجغرافية بالسياحة :

لقد بدأ الاهتمام بدراسة الجغرافيا السياحية في أوربا ولا يزال هذا الاهتمام قوياً حتى الآن . يشـير ما تلي (Matley . 1976) إلى أن حوالي ثلاثة أرباع البحوث والكتابات الجغرافـية فـي موضـوع السياحة باللغات الألمانية ، والفرنسية ، والإيطالية ، والروسية والأوربية الشرقية (2) . أما الاهتمامات الجغرافية الأمريكية فهي أقل من نظريتها الأوربية حيث ركز الجغرافيون الأمريكيون على دراسة الجوانب الاقتصادية فقط بينما أهملوا الجوانب الاجتماعـية والثقافـية . وتعـود اهـتماماتهم هذه إلى الثلاثينات من القرن الماضي . أما الجغرافـيون الـروس فيهتمـون بجـوانب مختلفة لصناعـة السيـاحة ، حيـث يشـير يفرمـيـــف (Yefremev , 1975) بأنه من غير المستطاع التغاضي عن تحركات السكان بأعداد هائلة بين دول العالم من قبل الجغرافيين المهتمين بالدراسات السكانية أو من قبل جغرافي النقل أو من قبل المهتمين بالجغرافية الاقتصادية (3) .

وقـد تنامت اهتمامات الجغرافيين بصناعة السياحة بعد أعوام الستينات حيث تعدت اهـتماماتهم الجانـب الاقتصادي لتشمل التأثيرات البيئية على السياحة . حيث توجد علاقة قويـة بين السياحة وأنواع المناخ ، فبعض السائحين يتوجهون إلى الأماكن الدافئة ، بينما يتوجه آخرون إلى الأماكن الباردة . بجانب الاهتمامات الاقتصادية والطبيعية برزت اهتمامات الجغرافيـين بدراسة التأثيرات الاجتماعية من قبل السائحين على السكان المحليين والتأثير فـي قـيمهم المـتوارثة عند الاختلاط بالسائحين . كما برزت الاهتمامات الجغرافية بتأثير السائحين على البيئة الطبيعية بما يسببونه من تلوث وسوء استخدام للموارد (4) .

ويأتـي اهـتمام الجغرافيين بالسياحة من صميم المنهج الجغرافي وتوجهاته . حيث تركـز وجهـة النظر الجغرافية على ثلاثـة محـاور رئيسية ، وهي المكان Place والبيئة Environment والعلاقات Relationships .

---

(1) Mill , R . C . (1990) Tourism : The International Business. New Jersey: Prentice – Hall International Inc . p.5

(2) Matley , I . M . , (1976) The Geography of International Tooris Washington , D . C : The Association of American geographers , p.4

(3) Yefremev , Yu . K . , (1975) " Geography and Tourism " . Soviet Geography, Vol 16 pp . 205 – 216 .

(4) Ioannides , D.,(1995) " Strengthening the Ties Between Tourism and Econonic Geography : A Theoratical Agenda " . . Professional Geographer , 47 (1).,p. 49

فالجغرافي يهتم تقليدياً بالمساحات الأرضية Earth Space بصفة عامة ، والمكان بصفة خاصة ، فوصف المكان والإلمام به ، يأتي من بين أولويات الجغرافي .أما من ناحية المنظور البيئي فيدرس الجغرافي البيئات الطبيعية والبيئات الاجتماعية المختلفة ، أما الجانب الأخير من المنظور الجغرافي فيهتم بالعلاقات بين البيئات الاجتماعية والطبيعية وتأثيراتها المتبادلة وعلاقاتها بالنشاط الاقتصادى والاجتماعي والسياسى . فهى بالتالي محاولة تفسير الظواهر وتحليلها وإيجاد حلول لها [1] .

ويمكن أن يستخدم المنهج الجغرافي في عدة ميادين تسهم في إثراء دراسة وتحليل صناعة السياحة من المنظور الجغرافي . لأن صناعة السياحة تشمل جوانب متعددة ، كالجوانب الاقتصادية والسكانية ، والعمرانية ، والنقل والمواصلات ، كما تشمل جوانب طبيعية مثل شكل سطح الأرض ، والمناخ . كل هذه المجالات قد تكون ميداناً خصباً للدراسات الجغرافية.

وقد حدد بيرس (Pearce , 1989) ستة ميادين أساسية تكون ما يسمى بجغرافية السياحة وهي [2] :

1- الأنماط المكانية للعرض السياحي .
2- الأنماط المكانية للطلب السياحي .
3- جغرافية المنتجعات .
4- حركة تيارات السياحة .
5- تأثيرات السياحة .
6- النماذج السياحية .

4.2.1 نمو حركة السياحة :

لقد عرف الإنسان السفر والترحال منذ عصور قديمة فقد سجل التاريخ رحلات المصريين لغرض الاستجمام [3] ، ورحلات الفنيقيين التجارية ، وأسفار اليونانيين الترويحية رياضية كانت أم دينية . كما أزدهرت حركة الترويح في العصر الروماني الذى وفر الأمن ووسائل النقل البرية والبحرية ... بالإضافة إلى انتشار اللغة اليونانية واللاتينية كلغات تعامل موحدة [4] . كما شكلت النهضة الفكرية والأدبية والفنية في الدولة الإسلامية عامل جذب للزوار وطلاب المعرفة من داخل الدولة وخارجها [5].

---

(1) Mitchell , L . S . (1979) " Geography of Tourism : An introduction " . ,Annals of Tounism Research , Vol . 6 . No 3 . , p . 238
(2) Pearce , D . , (1989) , Tourist Development , Harlow : Longman , pp.4-5
(انظر أيضاً محمد صبحي عبدالكريم وحمدي أحمد الديب ، المرجع السابق ص 15).
(3) McIntosh , R . , and Gupta , S . , Op . Cit . , p.3
(4) Mill , R . c . , Op . Cit . , p . 5
(5) محمد خميس الزوكه ، المرجع السابق ، ص 26 – 27.

ولكـــن التطور الفعل فى تاريخ السياحة لم يحدث إلا منذ بداية القرن العشرين حتي وقتـــنا الحالـــي . فقـــد حدث تحول جذري في مفهوم السياحة الذي غالباً ما كان متمثلاً في ســـياحة الصفوة ، إلى مفهوم صناعة السياحة الحديثة بكل ظواهرها وتأثيراتها الاقتصادية والاجتماعية والبيئية .
ففـــي هـــذه الفترة ساهمت الثورة الصناعية في إدخال وسائل اتصال جديده أدت إلى بلورة مفاهـــيم اقتصـــادية واجتماعـــية أكثر تطوراً ، كما زادت أوقات الفراغ والاهتمام الرسمي بالترويح والاستجمام [1] .

هذه التطورات أدت إلى تغيرات شاملة في معني وأهداف صناعة السياحة ، وتحولت إلـــى ما يمكن أن نطلق عليه مفهوم السياحة الحديثة ، ويمكن تقسيم فترة السياحة الحديثة إلى حقبتين تمتد أولهما منذ بداية القرن العشرين حتي بداية الحرب العالمية الثانية .

وتتصف السياحة في هذه الفترة باقتصارها على الدول الصناعية المتطورة اقتصاديا و رفاهياً و التي أخذت ترى في السياحة والاستجمام جوانب أساسية في حياة مجتمعاتها.

بعكـــس الـــدول النامية التي لم تساهم في نمو السياحة في هذه الحقبة التاريخية ، لأنهـــا كانت تعانى من اقتصاد متردٍ و أوضاع سياسية واجتماعية متفاقمة بسبب الاستعمار والتخلف[2]

أمـــا الفـــترة الثانـــية والأكثر أهمية في تاريخ السياحة فهي ما بعد الحرب العالمية الثانـــية ، حيـــث شهد العالم استقراراً سياسيا واقتصاديا ساهماً في تهيئة الظروف للانتشار الواسع لحركة السياحة الدولية فيما بعد . فقد تزايدت المداخيل ، وقلت ساعات العمل وزادت الإجـــازات المدفوعـــة . هـــذا بجانب استخدام الطيران في النقل المدني وارتفاع نسبة ملكية السيارات الخاصة [3]. لقد تضافرت هذه الظروف وساهمت معاً في الزيادة المطردة في حركة السياحة.

أخـــذت الأفواج السياحية في الزيادة المستمرة سنة بعد أخرى ، فارتفع عدد السياح من حوالي (25.3) مليون سائح عام 1950 إلى حوالي (69.3) مليون سائح عام 1960 بنســـبة زيـــادة مقدارهـــا 173.3 % ، بيـــنما في عام 1970 فقد قفز هذا الرقم إلى حوالي (158.7) مليون سائح بنسبة زيادة مقدارها 145 % ، ليصل إلى حوالي (284.8) مليون ســـائح عام 1980 م بنسبة زيادة مقدارها حوالي 129 % . أما في عام 1990 م فقد وصل عـــدد السائحين في كافة أنحاء العالم إلى حوالي (402) مليوناً محققا بذلك ارتفاعاً كبيراً . ثم ارتفعت الأفواج السياحية في عام 1995 م لتصل إلى حوالي (561) مليون سائح بزيادة تزيد عن مائة مليون سائح في مدة خمس سنوات فقط ، انظر جدول رقم (1.1).

---

(1) Inskeep , E . , Op . Cit . , p . 6

(2) Jafari , I . , (1973) Role Of Tourism On Socio – Economic Transformation Of Developing Countries . Masters Thesis , Cornell University .) p .10

(3) محمد صبحي عبد الحكيم ، وحمدي أحمد الديب ، المرجع السابق ، ص 32

أما حجم السياحة الداخلية فهو أكبر بكثير من حجم السياحة الدولية ، فقــد قــدرت المنظمة الدولية للسياحة W.T.O عام 1980 م حجم السياحة الداخليـــة بحوالـــي (3.5 بليون سائح سنويا في كافة أرجاء العالم ، وهو ما يعادل عشرة أضعاف السياحة الدولية[1] لذلك فهي في غاية الأهمية وخاصة بالنسبة للدول النامية ، فالسياحة الداخلية تســاهم فــي التقليل من تسرب العملات الصعبة إلى الخارج ، في حالة عــدم ســفر المواطنيــن لقضــاء عطلاتهم السياحية بالخارج ، وتمضيتها داخل حدود دولتهم .

كذلك فإن التأثيرات الاجتماعية السلبية تقل كثيرا في حالة السياحة الداخلية ، بعكس الحال في السياحة الدولية التي قد تسبب بعض الأضرار الجانبية نتيجة لتأثير الثقافات الوافدة . لكن أغلب الدول النامية تهمل السياحة الداخلية وتركز على السياحة الدولية لما تجلبه مــن عملات صعبه . هذا بجانب النظرة السلبية تجاه قطاع الخدمات في خطـــة التنميـــة ، حيــث تتصف بأنها غير منتجة وبالتالي غير ضرورية . هذا بالإضافة إلى انخفاض الوعي السياحي نتيجة لإنخفاض مستوى المعيشة و الدخل والتعليم [2]

جدول رقم(1.1) السياحة الدولية (الحجم والإيرادات) 1950 - 1995

السنة	عدد السائحين بالمليون	نسبة الزيارة	الإيرادات بليون دولار	نسبة الزيادة %
1950	25.3	–	2.1	–
1960	69.3	174	6.9	329
1970	158.7	230	17.9	259
1980	204.8	129	102.4	572
*1990	402	196	230	225
*1995	561	140	381	166

Source: Smith, L., and Eadington, W., (1992), Tourism Alternatives: Potential and Problems in the Development Of Tourism , Philadelplnia : University Of Pennsylvania Press , p . 3

* Dicke . P . V . G (1998)Embracing and Managing Change in Tourism New York : Routlege . p . p . 29-49

(1) Inskeep , E . , (1988), " Tourism Planning : An Emerging Specialization " Journal Of the American Planning Association . , . Vol . 54 No3 p 360

(2) Jafari , J . , Op . Cit . , pp . 143 – 144.

3.1 مقومات النشاط السياحي

يتطلـــب قيام أية نشاط سياحي توافر مقومات سياحية ، وهذه المقومات تنقسم إلى قســمين ، مقومـــات طبيعية وتشمل الموقع ، والمناخ ، وأشكال سطح الأرض ، ومقومات بشـــرية وتشـــمل الجوانب التاريخية ، والثقافية ، ومدى تطور البنية التحتية . كل مقوم له مـــزاياه الخاصة في الجذب السياحي . ولكن كل هذه العوامل تعمل معاً في إطار واحد يصعب فصلها عن بعضها البعض في مدى تأثيرها على قيام برامج سياحية ناجحة ومتطورة وسوف نعـرض في السياق التالي بعض هذه الموارد التي قد تستغـــل في منطقـــة الدراسة وهي كما يلي :

1.3.1 المقومات الطبيعية :

وتشمل دراسة الموقع والمناخ وأشكال سطح الأرض

1.1.3.1 الموقع : للموقع الجغرافي تأثيرات متعددة على صناعة السياحة ، فالموقع من دوائـــر العـــرض يحدد نوع المناخ ومن ثم النباتات والحيوانات البرية ، وكذلك طول النهار وقصره . وهذه الشخصية المكانية لها تأثير على نوع وطبيعة الحركة السياحية ؛ لذلك نجد السياحة الشتوية ، والسياحة الصيفية ، والسياحة الدائمة [1] . وللموقع الجغرافي تأثير بالغ فـــي حركة السياحة في قربه أو بعده عن مناطق الطلب السياحي ، فكلما كان الموقع قريباً مـــن هذه الأسواق كلما ساهم ذلك في زيادة الجذب السياحي بسبب تأثيره على أسعار السفر الجوى بصفة خاصة [2] ، ويعتبر موقع ليبيا الجغرافي موقعاً جيداً من حيث قربه من أسواق الطلـــب الســـياحي العالمي ، واعتدال مناخه ، وبصفة خاصة على السواحل المحاذيه للبحر المتوسط وسوف يناقش ذلك فيما بعد عند عرضنا للمقومات السياحية الليبية .

2.2.3.1 المناخ: يعتـــبر المـــناخ مـــن أهـــم الموارد الطبيعية التي تقوم عليها صناعة السياحة فالسائحون يرغبون في أنماط وظروف مناخية معينة تحدد وجهاتهم السياحية. من ناحـــية أخـــرى تؤثر ظروف المناخ أيضاً في التخطيط السياحي ، من حيث طول الفصل أو قصـــره ودرجـــة حـــرارته وما تتطلبه هذه الظروف المناخية من خطط وخدمات لإنعاش حركة السياحة[3].

والمـــناخ يتكون من عدة عناصر هي : الحرارة ، والرطوبة ، والتساقط ، والرياح والضـــغط الجـــوى . أما العناصر الأكثر فاعلية وتأثيراً على النشاط السياحي ، فهي درجة الحرارة والرطوبة النسبية المصاحبة لها.

---

(1) محمد خميس الزوكه ، المرجع السابق ، ص . 103

(2) Goodall . B . , and Gregory . A. (1990) . Marketing in Tourism industry : The Promotion Of Destination Regions . New York : Rutledge p . 43

(3) Mieozkowski , Z . , (1990) , World Trends in Tourism and Recreation , New York : Peter Lang p . 230

وتتطلـب معرفة أفضل الظروف المناخية جذباً للسائحين ، دراسة العناصر المناخية المؤثـرة في حركة السياحة لفترة طويلة تصل إلى ثلاثين سنة تقريباً ، وذلك توخياً للدقة . كمـا يحـبذ أيضاً دراسة متوسطات الدرجات القصوى اليومية ، لأن أغلب النشاط السياحي يكون من خلال ساعات النهار . أما أثناء ساعات الليل فيغلب على الجميع البقاء داخل مقار إقامـتهم . وغالـباً مـا يفضـل السائحون درجة الحرارة المعتدلة ، والمصحوبة برطوبة معـتدلة[1]. ويمكن تحديد المناخ المناسب للنشاط السياحي باستخدام اللوحة البيانية للمناخ الحيوي Bioclimatic Chart ، والمبيـن عليهـا قيم مـا يعرف بالحرارة المؤثرة (E.T) Effective Temperature [2] . وهـي عبارة عن مدى شعور الإنسان بالراحة أو عدمها * ، انظر شكل رقم (1.1) .

ويـتم تحديـد نـوع المناخ المناسب للنشاط السياحي عن طريق إيجاد المتوسطات الشهرية لدرجات الحرارة القصوى اليومية والرطوبة النسبية ، ثم توقع هذه الدرجات على ورقـة رسـم شفافة ملصقة على اللوحة البيانية للمناخ الحيوي ، وهكذا يمكن معرفة نوع المناخ ومدى ملاءمته للنشاطات الترويحية والسياحية .

__3.1.3.1 أشكال سطح الأرض:__ إن السـواحل والشـواطئ والخلجان من أهم مظاهر السـطح جذبـاً للسياحة الدولية والداخلية على حد سواء . وتزداد أهميتها إذا توفرت فيها مـزايا خاصـة كالخلجان المحمية ، والشواطئ الرملية ، ودرجة الحرارة الملائمة ، وندرة الملوثات سواء من المصانع أو نفايات المدن ، هذا بالإضافة إلى سهولة الوصول إليها [3] . وتعتـبر سواحل البحر المتوسط من أشهر سواحل العالم جذباً للسائحين . وتملك ليبيا على البحر شريطاً ساحلياً طويلاً يبلغ حوالي 1900 كيلومتراً واستخداماته السياحية قليلة جـداً .

وترتـبط بالشـواطئ عدة نشاطات ترويحية كالسباحة ، والغطس والتجديف ، والتزلج على الماء ، والرياضات الشراعية المختلفة [4].

ضـمن أشكال سطح الأرض يجدر الإشارة إلى الطبيعة المميزة التي تنفرد بها البيئة الصـحراوية المتبايـنة فـي الشـكل والتركيـب الجيولوجـي كالكثبان الرملية ، والجبال والمنخفضات بالإضافة إلى التكوينات المرفولوجية الأخرى .

---

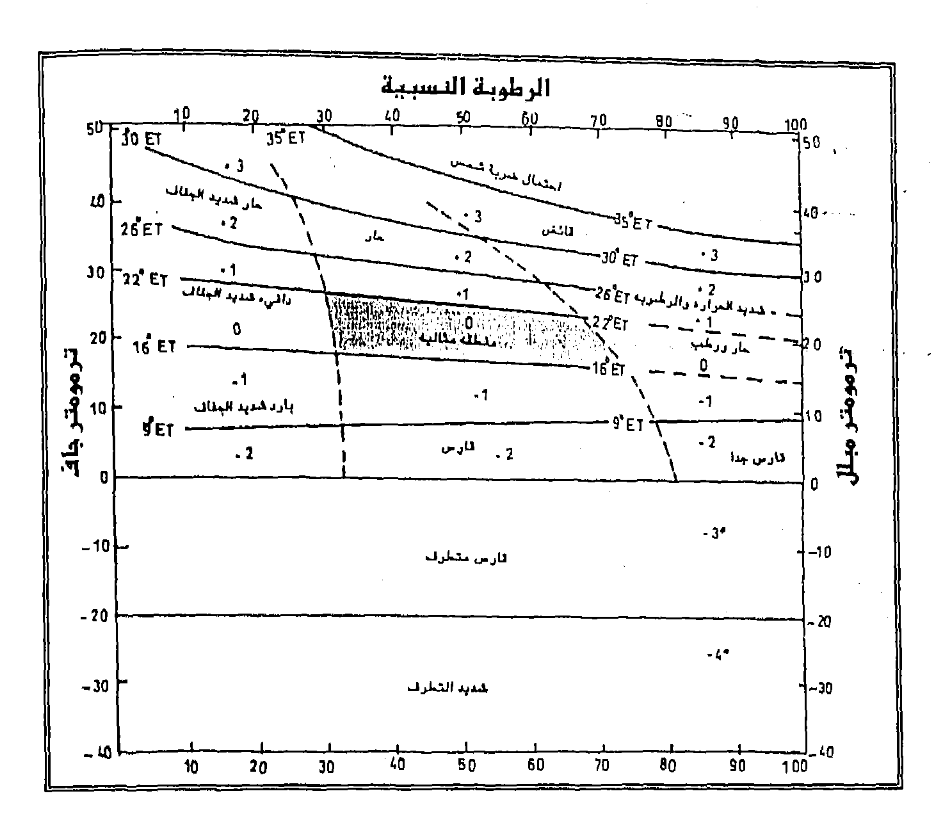
(1) Ibid . , p.230.

(2) Boniface . , B . G , and Cooper , C . P . , (1990) ,The Geography of Travel and Tourism . , Oxford : Heinmann Professional Pub . p . 20

* هناك علاقة نسبية بين نسبة الرطوبة في الهواء وبين قدرة الإنسان على تبريد نفسه بواسطة تبخر العرق . لذلك فإن جسم الإنسان يفرز العـرق لغرض التخلص من الحرارة الزائدة عن حاجته ، حيث تتحول الطاقة في الجسم من حرارة محسوسة إلى حرارة كامنة في بخار العـرق . فإذا حدث وارتفعت الرطوبة النسبية في الهواء فإن عملية تبخر العرق تتعطل ويفقد الجسم عاملاً مهماً من عوامل تبريده مما يـؤدى إلى تـراكم الحـرارة بداخله ومن ثم شعور الإنسان بالقلق وعدم الراحة. انظر عباد مقبلى (1995) الجماهيرية دراسة في الجغرافيا طرابلس : الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع ص ص 187 – 188.

(3) محمد صبحي عبدالحكيم ، وحمدي أحمد الديب ، المرجع السابق ، ص 61 .

(4) Micozkowski, Z . , Op . Cit . , p . 226



Source : Boniface , B.G. & Cooper , C.P., (1990) . The Geography of Travel and Tourism ., Oxford : Heinmann Professional Pub. P20

شكل (1.1) اللوحة البيانية للمناخ الحيوي **Bioclimatic Chart**
(مناخ الراحة)

الأقاليم :

E.T Effective Temperature الحرارة المؤثرة

+3 حرارة شديدة الوطأة لا تسمح بالنشاط الترويحي
+2 حرارة معتدلة الوطأة تسمح بالنشاطات السياحية المتعلقة بالشواطئ كالسباحة
+1 حرارة قليلة الوطأة تسمح بالنشاطات الرياضية الخفيفة
0 مناخ دافئ مناسب لكل النشاطات والأعمار
- 1 برودة قليلة الوطأة غير مناسبة للسباحة
-2 برودة معتدلة الوطأة غير مناسبة لكل الرياضات المائية
-3 برودة شديدة الوطأة مناسبة للرياضات الشتوية

- عند درجة حرارة صفر ينعدم مفعول الرطوبة وتصبح الرياح اكبر عامل مؤثر في شدة البرودة

2.3.1 المقومات البشرية :

تنقسم المقومات البشرية إلى قسمين هما ، المقومات الثقافية والتاريخية والمقومات الخدمية والبنية التحتية وكل منها يمثل جانباً اساسياً في قيام صناعة السياحة .

1.2.3.1 المقومات التاريخية والثقافية : وتشمل المساهمات المختلفة في الحضارة الإنسانية ماضياً وحاضراً . كما تمثل طرق الحياة التي تنتهجها الجماعات البشرية على مختلف مشاربها . وانعكس ذلك على طرازاها المعماري وفنونها وآدابها ، وتأخذ هذه المقومات طابعين ، أحدهما طابع الجذب الموقعي **Site Attraction** والأخر طابع الجذب الحدثي **Event Attraction** [1] .

وتتمثل المقومات التاريخية ذات الطابع الموقعي في الأماكن التاريخية التي تمت المحافظة عليها وصيانتها كالآثار الإغريقية ، والرومانية ، والإسلامية ، كما تتمثل في المتاحف التاريخية المختلفة.

2.2.3.1 مقومات البنية التحتية والخدمية : وتمثل القسم الثاني من المقومات البشرية ، وهي عبارة عن حوافز هامة تشجع قيام صناعة السياحة ، وهي أيضاً نتيجة لها ، وعدم توفر هذه المقومات أو سوءها قد يعوق النشاط السياحي . وينقسم هذا الجانب إلى عدة عناصر هي كالتالي :

أولا : طرق النقل ، وهي جزء من البنية الاقتصادية العامة للدولة . وتخدم جميع القطاعات بما في ذلك قطاع السياحة ، وتقاس جودة النقل بعدة معايير منها ، الزمن **time** (طول مدة الرحلة)، والتكلفة **cost** ، ومدى تكرر الرحلة **frequency** ، وأخيراً الراحة **comfort** . فالسائحون يتجنبون الأماكن ذات الكلفة العالية والبعيدة زمنياً إما بسبب بعد المسافة أو سوء وسائل النقل [2] .

وتشمل البينية التحتية العامة التي تخدم قطاع الساحة قاعدة عريضة من الخدمات منها : محطات وسائل النقل ، وشبكات الاتصال ، وشبكات مياه الشرب ، ونظام الصرف الصحي وموارد الطاقة ، والخدمات الصحية ، والشوارع ، والنظام الأمن العام ، وهذه القاعدة تؤمن وصول السائحين إلى مقاصدهم وتوفر لهم سبل الراحة سواءً في السفر أو الإقامة .

ثانيا تسهيلات الضيافة : لا يمكن الاعتماد على عوامل الجذب المختلفة في قيام صناعة سياحة ناجحة إلا إذا توفرت التسهيلات الأساسية التي يحتاجها السائح ، وتشمل هذه

---

(1) Mieozkowski, Z . , Op . Cit . , p . 291

(2) Mill , R . C . and Morrison , A . M ., (1985) . The Tourism System : An Introdvctory Text . New Jersey : Prentice – Hall Inc . . p . 228

التسهيلات " الفنادق والمنشآت الأخرى التي تقدم فيها خدمات النوم لهدف التجارة أو الأعمال " [1].

ويرى McIntosh and Gupta (1980) بضرورة توفر هذه المنشآت بأعداد كافة تتناسب وكمية الطلب ، وبدرجات جودة تتناسب مع ذوى الدخول المختلفة ، وتتباين تسهيلات الضيافة تباينا شديدا في أحجامها ، وصيانتها وخدماتها ، ولكن رغم الإختلاف يجب أن تكون في المستوى اللائق والمقبول وإلا فإن ذلك يؤثر تأثيرا سلبيا على صناعة السياحة بأسرها بل وقد يؤدى إلى فشلها [2] .

وقد ذكر محمد صبحي عبدالحكيم وحمدي أحمد الديب (1995) تصنيفا لأنواع منشآت تسهيلات الضيافة نذكر منها [3] :

1- الفنادق ، وتقدم فيها كل وسائل الراحة والغذاء والإيواء لفترات غير منتظمة من الوقت.
2- الموتيلات ، صممت بصفة خاصة لإيواء مستخدمي السيارات العابره .
3- البنسيونات ، تقتصر خدماتها على النوم فقط لمدد طويلة .
4- معسكرات الإجازات ، وهي ذات مباني دائمة وغالبا ما تقدم التسلية والاستجمام مع خدمات الضيافة .
5- مواضع المخيمات والكرافانات ذات التسهيلات .
6- البيوت الخاصة وهي للنوم والخدمة الخاصة .
7- الضيافة المؤقتة وتشمل الشقق والشاليهات وهي تسهيلات للخدمة الخاصة والإمداد الذاتي .

وهناك أيضاقاعدة كبيرة من الخدمات الأساسية التي تعتبر ضرورية لقيام صناعة السياحة مثل الوكلات السياحية ومحلات الهدايا و الصناعات التقليدية ، والمرشدين السياحيين والمطاعم [4] .

4.1 الطلب السياحي

يتكون الإطار السياحي العام من جانبين آساسين هما جانب العرض للمقومات السياحية في مكان الوجهه السياحية ، وجانب الطلب السياحي لهذا العرض من أماكن مصدر الرحلات وهذان الجانبان يمثلان الأنعكاس المكاني والزمني للسياحة [5] .

والطلب السياحي هو مجموعة الاتجاهات والرغبات وردود الأفعال تجاه منطقة معينة (منطقة الجذب) . وتخضع الدوافع السياحية هذه إلى مؤثرات عديدة ، بعضها خارجي مثل الظروف الاقتصادية والسياسية للبلد المضيف والبلد المصدر . وبعضها

---

(1) محمد صبحي عبدالحكيم ، وحمدي أحمد الديب ، المرجع السابق ، ص 77.

(2) McIntosh , R . and , Gupta , S . , Op . Cit . p . 112

(3) نفس المرجع ، ص 78.

(4) Mieozkowski, Z . , Op . Cit . , P . 292

(5) نفس المرجع ، ص 87 .

الآخـــر شخصــــى مثل المستوى الاجتماعي والثقافي للفرد هذا بالإضافة إلى بعض العوامل النفسية المؤثرة كالرغبة في زيادة المعرفة ، والمحاكاه ، والاسترخاء الجسدى والذهني [1].

ويشـــمل مفهــوم الطلـــب السياحي عند الجغرافيين كل الأفراد الذين قاموا برحلات ترفيهية بعيداً عن مقار إقامتهم ، وكذلك أولئك الأفراد الذين لم يقوموا برحلات ، ولكن لديهم الرغـــبة للقيام بذلك عندما تتوفر الظروف المناسبة . وهكذا يتضح لنا بأن غير المشاركين فـــي الحــــركة الســــياحية يعتبرون عنصراً من عناصر الطلب السياحي ولكنه غير معلن أو ممارس حاليا [2].

1.4.1 أقسام الطلب السياحي :

قســـم كـــل من Cooper et al [3] وكذلك Mathieson and Wall [4] الطلب السياحي إلى ثلاثة أقسام رئيسية هي :

1- الطلـــب الفعلــــي Effective or Actual Demand ويقصد به المسافرون فعلاً والمستخدمون للخدمات السياحية .

2- الطلـــب غـــير المعلـــن أو المخفي Suppressed Demand ويشمل أولئك الأفراد اللذيـــن لا يشــــاركون في حركة السياحة في الوقت الراهن نظراً لبعض الأسباب التى تحـــول دون ذلـــك ، ولكـــنهم يملكـــون الرغبة في السفر عندما تزول المعوقات وهذا الطلب ينقسم إلى جزئين :

أ- الطلـــب المحــــتمل Potential Demand ويشـــمل الأفـــراد الذيـــن لديهم الرغبة للمشــــاركة في حركة السياحة ، لكن الظروف المادية أو الاجتماعية أو الصحية تمنعهم من ذلك وعندما تتوفر الظروف المناسبة سوف يتحولون إلى طلب فعلي.

ب- الطلـــب المؤجل Deferred Demand ويشمل أولئك الأفراد الذين لم يساهموا في حركة النشاط السياحي بسبب مشاكل في طبيعية العرض السياحي سواء بسبب تدني الخدمــــات أو انعــــدام الأمن أو عدم الدراية بالمراكز السياحية وخدماتها نتيجة للقصور الإعلامـــي للــتعريف عنها ، وهؤلاء الأفراد يمكن استمالتهم وتحريك الرغبة لديهم إذا توفرت الخدمات المناسبة .

3- انعدام الطلب No Demand وتشمل هذه الفئة الأفراد الذين ليست لديهم الرغبة ي السفر .

---

(1) ســـلوى محمد مرسى (1987) الأهمية الاقتصادية والاجتماعية للتنمية السياحية في مصر ، رسالة دكتوراه جامعة القاهرة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية ص 10 .

(2) Cooper , C.,Fletcher, J . , Gilbert , D . , and Wanhill , S.,(1995)Tourism Principles and Practice . , Essex : Longman . , p . 15

(3) Ibid . , pp . 16 . 17.

(4) Mathieson , A , and Wall , G . , Op . Cit . , p . 16.

ومــن المؤشــرات الهامــة التي تستخدم في قياس الطلب الفعلي ولمعرفة مدى تغلغل الحــركة الســياحية داخــل المجتمع ، هي ما يعرف بمؤشر النزوع إلى السفر Travel Propensity

وهناك طريقتان لقياس النزوع للسفر هما [1] :

1- الــنزوع الصافي Net Travel Propensity ، ونشير إلى نسبة أفراد المجتمع الذين يقومون برحلة واحدة على الأقل في فترة محدودة (سنة) ، وهذا المؤشر يشير إلى مدى تغلغل Penetration حركه السفر بين أفراد المجتمع ، ولا تتجاوز قيمة هذا المؤشر 100 % ، وذلك راجع إلى تأثير الطلب غير المعلن وانعدام الطلب على إجمالي النسبة الكلية وتتــراوح هذه النسبة فــي الــدول المتقدمة ما بين 70-80 % .

2- النزوع الكلي Gross Travel Propensity ، ويشير إلى نسبة مجموع الرحلات إلى مجمــوع مجتمع الدراسة ، وتوضح هذه النسبة مدى تغلغل الرحلات السياحية في المجتمع فكلما زادت مرات تردد الرحلات كلما ارتفعت نسبة هذا المؤشر ، ويلاحظ على هذه النسبة بأنهــا تــتجاوز نسبة 100 % ، وتصل هذه النسبة في بعض البلدان الصناعية إلى حوالي 200 % .

1.4.2 العوامل المؤثرة في الطلب السياحي :

هــناك عــدة عوامل تؤثر على إتخاذ القرار للمشاركة في النشاط السياحي أو عدمة وهذه العوامل هي :

أولاً : الخصائص الديموجرافية : ويعتــبر عنصــر العمــر والجــنس أهم العناصر الديموجرافية تأثيراً في الطلب السياحي ، فقد أظهرت الدراسات التي أجريت في هذا المجال

---

(1) Pearce, D . , (1995) Tourism Today : A Geographical Analysis, Essex : Longman . , pp . 26-27

النزوع الصافي (N %) = $\frac{\text{س}}{\text{ص}}$ × 100

حيث س = عدد الافراد الذين قاموا برحلة واحدة على الأقل .

ص= مجموع أفراد مجتمع الدراسة .

النزوع الكلي (% ك) = $\frac{\text{ج س}}{\text{ص}}$ × 100

حيث أن ج س = مجموع الرحلات التي قام بها مجتمع الدراسة .

ص = مجموع أفراد مجتمع الدراسة .

نسبة التردد السياحي = $\frac{\text{\% ن}}{\text{\% ك}}$

بأنه هناك فئات عمرية معينة تميل إلى السفر والترحال أكثر من غيرها [1] ، كما تبين أيضاً بـأن عنصـر التركيـب النوعـي للمجتمع ذو تأثير هام على إمكانية المشاركة في الحركة السياحية .

ويـتحكم فـي مـدى مشـاركة المـرأة في الحركة السياحية مجموعة من العوامل الاجتماعـية والاقتصادية والسياسية ، ففي الدول الصناعية تساهم المرأة بشكل واضح في حـركة السـياحة، بعكـس الحـال فـي المجـتمعات النامية والتقليدية . هناك أيضاً عامل ديموجرافي آخر يؤثر على إمكانية السفر وهو الوضع العائلي ، فكلما كبر حجم الأسرة كلما زادت أعباؤها الاقتصادية وأثر ذلك سلباً على المساهمة في حركة السياحة .

وكلمـا صغرت أعمار الأطفال في الأسرة كلما أثر ذلك سلباً على الحركة بسبب عدم تحملهم تبعات السفر [2] .

ثانياً : *العوامل الاقتصادية والاجتماعية* : وأهم هذه العوامل الدخل ، والتعليم ، ووقت الفـراغ ، وسـهولة الانـتقال ، حيث يأتي الدخل في مقدمة هذه العوامل تأثيراً في الطلب السـياحي فقد دلت الدراسات على وجود علاقة إيجابية بين إرتفاع الدخل ونسبة المشاركة فـي الحـركة السـياحية ، كمـا يلعب التعليم دوراً هاماً كحافز على زيادة الطلب السياحي فارتفـاع مستوى التعليم يسهم في توسيع المدارك وتنمية الاهتمامات المختلفة كالرغبة في السـفر إلـى بيئات اجتماعية وطبيعية مغايرة عن تلك التي ألفوها ، ومن ناحية أخري فإن التعليم ذو علاقة وثيقة بالدخل وهذا ما يفسر قوة العلاقة بينه وبين السياحة [3] .

كمـا أدى توفـر وقت الفراغ ، بسبب تناقص ساعات العمل اليومية وتوفر العطلات المدفوعـة إلى وجود وقت " حر " يمكن شغله بالاستجمام والترويح وكان لهذا العامل الأثر الفعال في ازدياد الحركة السياحية عالمياً [4] ، هذا بجانب تطور وسائل النقل وارتفاع نسبة ملكـية السـيارات الخاصـة والاستخدام الواسع للطيران المدني والتي ساهمت في سهولة الحركة وسرعتها ومن ثم زيادة الطلب السياحي .

ثالثاً : *عوامل ذات علاقة بالقصد السياحي* : وتمثل هذه العوامل في عامل القرب والـبعد عـن المراكـز السـياحية ، وتوفر مرافق ايواء تلبي حاجة الطلبات المختلفة هذا بالإضـافة إلـى توفـر خدمـات سياحية جيدة ، هذه العوامل قد تكون عوامل جذب للطلب السياحي إذا توفرت بالصورة الحسنة ، أما حدث العكس فيكون عامل طرد .

(1) Boniface , B . G . and Cooper , C . , Op . Cit . , p . 10
(2) Cooper , C . , Fletcher , J . , Gilbert , D . , and Wanhill , S . , Op . Cit : p . 34.
(3) Mieozkowski , Z . , Op . Cit . , p . 164 .
(4) Cooper , C . , et al . , Op . Cit . , p . 34 .

5.1 الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للسياحة

يـرى كثـير مـن المهتميـن بقطاع السياحة بأن لها دوراً هاماً في تنمية وتطوير الجوانـب الاقتصـادية والاجتماعـية والبيئية في المجتمعات الإنسانية بصفة عامة ، وفي المجـتمعات والأقالـيم غـير النامية بصفة خاصة ، والتي تتوفر فيها مقومات قيام صناعة السياحة ، كما أن هذه الصناعة لا تخلو من الجوانب السلبية أسوه ببقية الصناعات الأخرى ، ولذلـك فـلا مناص من الإلمام بالجوانب المتعددة لهذه الصناعة ، حتى يمكن درء المشاكل وتعزيـز المـزايا عـند تنمية هذا القطاع بالطرق التي تعنى باحتياجات الحاضر ومتطلبات المستقبل .

1.5.1 الجانب الاقتصادي :

تتميز صناعة السياحة بعدة خصائص تجعلها تختلف عن بقية القطاعات الاقتصادية الأخرى وهي كما وردت عند Mathieson and Wall (1982) كالتالي [1] :

أولاً : السياحة صناعة تصدر سلعاً غير مرئية ، كما هو الحال في البنوك وشركات التأمين ، التـي لا تملك سلعاً محسوسة يمكن شحنها وتصديرها من مكان إلى آخر ، ولكن المستهلك يذهب شخصياً إلى مكان توفر الجذب السياحي ليجني ما يريد ويدفع المقابل في بلد الضيافة.

ثانـياً : يحتاج السائحون إلى توفر خدمات جيدة في مناطق الاستقبال ، مثل خدمات البنية التحتـية وتسهيلات الضيافة ، ويمكن توفير هذه السلع والخدمات إما بإنشائها أو باستيراد غير المتوفر منها ، ويحدد ذلك قوة الطلب على مناطق الجذب السياحي في المنطقة .

ثالـثاً : السـياحة قطـاع مجـزأ يتكامل مع بقية القطاعات الاقتصادية الأخرى ويؤثر فيها فالسـائح يسـتخدم مجموعة من السلع و الخدمات يوفر بعضها من قبل مؤسسات السياحة والبعض الآخر توفره مؤسسات أخرى .

رابعـاً : تتصـف السياحة بأنها صناعة غير مستقرة لعدة أسباب منها ، موسمية السياحة واختلاف وتغير رغبات السائحين ، وميولهم ، وتوقعاتهم كل هذه العوامل تجعل من السائح مستهلكاً غير ثابت في الوجهة أو في استخدام وسائل النقل وكذلك الإقامة.

كمـا يـتأثر الطلـب السياحي بالعوامل الخارجية غير المتوقعة مثل عدم الاستقرار السياسـي والتغـير في قيمة صرف العملات الأجنبية ، وارتفاع أسعار الطاقة ، والكوارث الطبيعية .

(1) Mathieson , A . and Wall , G . , Op . Cit ., pp . 36 – 39

* (انظر ايضاً محمد صبحي عبدالحكيم ، وحمدي أحمد الديب ، المرجع السابق ، ص 134 – 135) .

1.5.1.1 السياحة وميزان المدفوعات :

يعني ميزان المدفوعات لدولة ما : (العلاقة بين ما ينفق من أموال خارج هذه الدولة على وإدارتها ، وما يرد إليها من الخارج من أموال نظير صادراتها) ، وذلك لفترة زمنية معينة (سنة في الغالب) ، وتسعى كل دولة إلى إيجاد ميزان مدفوعات إيجابي حتى لا يكون لديها عجز [1] .

ويدرج ضمن ميزان المدفوعات ، قيمة كل السلع ، والهدايا ، والقروض والمساعدات وكمية الذهب الواردة والخارجة لكل دولة ، ويعتبر الانفاق السياحي خارج الدولة والإيرادات السياحية داخلها إحدى أشكال هذه الحركة [2] .

ونتيجة لذلك يتم تشجيع تصدير السلع والخدمات السياحية كصادرات غير مرئية من أجل دعم ميزان المدفوعات ، فكلما زادت موارد دولة ما من السياحة كلما زادت قدرتها على التعاقد مع الخارج وسداد ديونها " فالموارد السياحية تنعش التجارة الدولية ، وتوسع قاعدة الالتزامات المالية نحو الخارج سواء على شكل زيادة الواردات ، أو عن طريق القدرة على سداد المستحقات غير المنظورة ، كتحويل أجور العمال الأجانب الذين الذين يستدعي استخدامهم التوسع في المشروعات السياحية " [3] .

لكن جزءاً من هذه الإيرادات يتسرب على هيئة نفقات ومشتريات لسد حاجة قطاع السياحة مثل استيراد مواد ومعدات لإنشاء الفنادق ، وكذلك كل ما تحتاجه من خدمات وإمدادات لازمة ، وقوة بشرية وإدارية مدربة ، كما تتسرب العملات الأجنبية على هيئة تحويلات وفوائد وأرباح عن استثمارات لمشاريع سياحية دولية ، يضاف إلى ذلك ، ما يتسرب من عملات أثناء سفر المواطنين للخارج لغرض السياحة [4] .

2.1.5.1 الدخل :

يعتبر الدخل أحد المؤشرات الأساسية لمعرفة مدى قوة وانتعاش اقتصاد الأمم والدخل القومي هو مجموعة الدخول المتداولة في دولة ما ، فكل زيادة في الاستثمارات العامة والخاصة تؤدى إلى ارتفاع في الدخل القومي بصورة أكبر من القيمة المستثمرة وهذا ما يطلق عليه الاقتصاديون مصطلح القيمة المتزايدة **Multiplied Amount** ، فتداول القيمة المبدئية في استثمار يولد دورات أخرى من الإنفاق [5] ، لذلك فإن ما ينفق السائحين

في دولة ما أو إقليم ما ، يخلق دخولاً جديدة ، وهذه بدورها تؤدى إلى زيادة الإنفاق وبالتالي خلق دخول أخرى ، وتستمر دائرة التداول هذه حتى تحدث إحدى حالتين ، إما أن تدخر القيمة المادية أو تنفق خارج حدود الدولة [6] .

---

(1) Mill , R . C . , Op . Cit . , p . 159 .

(2) M athieson , A . and Wall , G . , Op . Cit ., p . 59 .

(3) محمود كامل (1975) السياحة الحديثة علماً وتطبيقاً ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهـرة ، ص 14 .

(4) رينسون ، هـ (1985) جغرافية السياحة ، القاهرة : دار المعارف ترجمة محيات أمام ، ص 203

(5) Edgell , D . , L . , (1990) International Tourism Policy . , New York : Van Nostrand , Reinhod . p . 19 .

(6) M athieson , A . and Wall , G . , Op . Cit ., pp . 64 – 65

3.1.5.1 العمالة:

من بين المزايا الاقتصادية الهامة للسياحة استيعابها لأعداد كبيرة من الأيدى العاملة وذلك لأعتمادها على العمالة المكثفة [1] ، وهي مركزة أساسا في قطاع الخدمات أكثر منها في قطاع الانتاج ، وهنا القطاع هو الأقل ميكنة ولذلك فإن الاعتماد على الأيدى العاملة يكون بدرجة أكبر [2] . ونظراً لطبيعة قطاع السياحة المجزأ ، وارتباطها بالقطاعات الاقتصادية الأخرى التي تزودها بالسلع والخدمات اللازمة ، لذلك فهي تساهم بطريقة غير مباشرة في توفير فرص عمل كثيرة في قطاعات الاقتصاد الأخرى .

وقد صنف دوكاد (Dekadt 1979) العمالة المتعلقة بالسياحة إلى نوعين هما كالتالي [3] :

1- العمالة المباشرة وتتمثل في القطاعات التي توفر سلعاً وخدمات بطريقة مباشرة إلى السائحين ، كالفنادق ، والمطاعم ، والمتاجر ، والنقل .

2- العمالة غير المباشرة ، وتتمثل في العمالة الناجمة عن النفقات السياحية في القطاعات التي تمد السياحة بالسلع والخدمات التي تحتاجها ، وتشمل هذه القطاعات ، الزراعة وصناعة الأثاث ، والصناعات الغذائية ، والصناعات التقليدية إلى غير ذلك من عمالة تحفزها صناعة السياحة بصورة غير مباشرة .

وقد قدرت المنظمة الدولية للسياحة W.T.O أن فرص العمل المباشرة وغير المباشرة الناجمة عن صناعة السياحة تقدر بحوالي (74) مليون فرصة عمل في جميع أنحاء العالم [4] .

4.1.5.1 الآثار الاقتصادية السلبية :

بجانب التأثيرات الاقتصادية الإيجابية هناك أيضاً بعض التأثيرات السلبية التي تؤثر على الاقتصاد الوطني منها :

ا- التضخم وارتفاع أسعار الارض : هناك جدل عما إذا كانت صناعة السياحة هي السبب المباشر في ارتفاع الأسعار ، ولكن العلاقة تبدو واضحة في ارتفاع أسعار السلع خلال الموسم السياحي وانخفاضها بقية أشهر السنة ، ويرجع هذا السبب نتيجة لارتفاع القوة الشرائية ، نظراً للطلب السياحي العالي على السلع والخدمات ، ويؤثر ارتفاع الأسعار على الحالة الاقتصادية للسكان المحليين ، الذين يدفعون أجزاءً كبيرة من دخولهم للحصول على السلع والخدمات اللازمة [5] .

كذلك تساهم السياحة في ارتفاع هائل في أسعار الأراضي التي ترتفع قيمتها نتيجة للتنمية السياحية فيزداد الطلب على الأراضي من قبل المستثمرين في الأراضي والعقارات ، مما يؤدى إلى ارتفاع سعر الأرض ومن ثم أسعار البيوت السكنية والإيجارات [6] .

(1) Medlik, S . , (1997) Managing Tourism , Oxford : Longman . p . 15 .
(2) Edgell , D . L . , Op . Cit . , p . 26
(3) De Kadt , E . , (1979) , Tourism : Pasport to Development . London : Oxford University Press , p .36
(4) Inskeep , E . , (1991) , Op . Cit . , p . 11 .
(5) Lea , J . , Op . Cit . , P . 50 .
(6) Mathieson , A . and Wall , G . , Op . Cit . P . 88

2- الاعتمادية على قطاع السياحة Over – Dependence On Toorism :
على الرغم من أن السياحة هي إحدى أهم الصناعات نموا في العالم ، إلا أن اعتماد أيـة دولة أو إقليم كليا على هذا القطاع وإهمال القطاعات الأخرى قد يعرض اقتصادها إلى التدهور إبان أية هزة اقتصادية أو سياسية ، فالسياحة نشاط اقتصادي يتأثر بالمتغيرات الداخلية والخارجية ، فالوجهة السياحية تتغير نتيجة لتغير الأسعار أو تغير النمط السياحي بسبب ظهور منافس جديد أو وسائل جذب أكثر تأثيرا [1] .

كما تتأثر السياحة بسبب عدم الاستقرار السياسي ، وتتأثر السياحة أكثر من غيرها بأزمات مصادر الطاقة لما تسببه من ارتفاع في تكاليف السفر ، كما حدث إبان المقاطعة العربية النفطية أثناء حرب عام 1973 [2] . ، وبالتالي فإن الاقتصاد المبني على قاعدة متنوعة أكثر قدره على معالجة الأزمات التي تطرأ على أحد القطاعات ، بسبب قوة القطاعات الأخرى .

3- الموسمية : Seasonality : تتصف هذه الصناعة بالموسمية فهي إما سياحة صيفية أو شتوية ، وتقل حركة السياحة بقية شهور السنة ، وهذه الطبيعة تنعكس على كيفية ومدى استخدام المرافق السياحية ، فتكون ذروة الاستخدام خلال الموسم السياحي ، مما يؤدى إلى ارتفاع التكاليف الاستثمارية وكذلك الأسعار خلال هذا الموسم .

تؤثر الموسمية أيضا في العمالة المباشرة وغير المباشرة التي لها علاقة بصناعة السياحة ، وما يترتب على ذلك من بطالة وكساد اقتصاديين في غير الموسم السياحي [3] .

2.5.1 الجانب الاجتماعي:

من الصعب كما هو معروف الفصل بين الآثار الاقتصادية والآثار الاجتماعية ، لأن الآثار الاجتماعية ما هي إلا انعكاس للآثار الاقتصادية ، المتمثلة في ارتفاع الدخل ، زيادة فرص العمل وتطور البيئة التحتية [4] . ولكن الآثار الاجتماعية والثقافية تتباين من إقليم إلى آخر ومن مجتمع إلى آخر وذلك بسبب ثلاثة عوامل رئيسية وهي [5] :

1- طاقة الإقليم المضيف ، وتتمثل في مدى توفر الخدمات المتاحة وحجم السكان ومدى قابليتهم نفسيا وحضاريا للسائحين .

2- الهوة الثقافية والاقتصادية بين سكان الدولة المضيفة والأفواج السياحية ، وهذا العامل يحدد السلوك العام ، ونوع وطبيعة الإنفاق . فكلما تشابهت الظروف الثقافية والاقتصادية كلما قلت التأثيرات الاجتماعية والعكس صحيح.

(1) Lea , J . , Op . Cit . , P . 45 .
(2) Mathieson , A . and Wall , G . , Op . Cit . P . 87
(3) Ibid . , P . 88
(4) Gee , C . Y . , Makens , I . C . and Choy . D . J . , Op . Cit . , P . 156
(5) محمد خميس الزوكه ، المرجع السابق ، ص 273 – 275 .

3- محاولة الدول النامية القفز بتنمية صناعة السياحة في وقت قصير وباستثمارات أجنبية رغبة في الفوائد الاقتصادية تقود إلى مشاكل اجتماعية كثيرة وذلك بسبب عدم التوافق بين برامج التنمية الاقتصادية والاجتماعية .

1.2.5.1 الآثار الاجتماعية الايجابية :

وتساهم السياحة مساهمة فعالة في حماية جوانب هامة من التراث التاريخي والثقافي المميز للدول المختلفة ، وفيما يلي بعض الجوانب التي تساهم صناعة السياحة في حمايتها وتطويرها :

1- حماية المعالم الأثرية والأماكن التاريخية والطراز المعماري المميز ، التي تمثل فترات تاريخية وثقافية معينة . فالسياحة تساهم بالدعم المادي في حفظ وحماية وصيانة المواقع التاريخية التي تمثل عوامل جذب سياحية هامة .

2- حماية وإنعاش الفنون الشعبية ، المتمثلة في الموسيقي والمسرح ، والرقص ، والذي التقليدي للإقليم ، بالإضافة إلى حماية الصناعات التقليدية .

3- تعتبر السياحة الدولية نافذة تطل منها الشعوب المختلفة على بعضها البعض . حيث تساهم في توفير الاحتكاك المباشر بين الشعوب . وبالتالي تلعب السياحة دوراً هاماً كعامل تثقيفي وتعليمي لمعرفة طبيعة أية شعب وخصائصه ومدى إسهاماته في الحضارة البشرية [1] .

4-على المستوى المحلي تساهم السياحة الداخلية في تقليل الحساسيات الإقليمية وتعزز الوحدة الوطنية . كما تلعب دوراً هاماً في إذابة الفوارق الاجتماعية ، لأن السائحين المحليين ينتقلون بحرية أكثر من السائحين الدوليين ، كما أن الحواجز اللغوية والثقافية منعدمة بين أبناء الوطن الواحد [2] .

إن حماية التراث الحضاري وإظهاره ، يساهم في تنمية الهوية الوطنية والإعتزاز الثقافي بين مواطن الدولة . كما أن إظهار مدى المساهمة في مسيرة الحضارة الإنسانية يؤدى إلى تقليل عقدة النقص التي تعاني منها بعض الشعوب النامية [3] .

2.2.5.1 الآثار الاجتماعية السلبية :

مما لاشك فيه إن تنمية صناعة السياحة تؤدى إلى بعض المظاهر الاجتماعية السلبية التي يمكن تلخيصها فيما يلي :

---

(1) Kentsch , J . L . and Var , T . , (1976) " Tourism and Recreational Facility Development " The Tourist Review N . 4 Oct . Dec . P . 8

(2) Jafari . J . , Op . Cit . , P . 160

(3) Ibid . , P . 150

1- أثـر السـياحة على التركيب الديموجرافي للسكان ، إن نمو صناعة السياحة يؤدى إلى ازديـاد فرص العمل ، وارتفاع الدخول في الإقليم السياحية ، الأمر الذي يؤدى إلى استقطاب أيـدي عاملـة كثـيرة من خارج الأقاليم . هذه الحركة السكانية تساهم في النمو الحضري السريع ، كما تؤدى إلى ظهور خلل في التركيب السكاني من حيث العمر والجنس . لأن هذه الحـركة انتقائية حيث تأتي الغالبية القصوى من الأيدى العامله من الفئة العمرية الواقعة ما بين 20 – 30 سنة [1] .

2- أثر السياحة على الجوانب الثقافية ، حيث يتأثر بعض السكان المحليين سلباً بالسائحين القادميـن مـن خلفيات وسلوكيات اجتماعية مختلفة ، وكذلك مستويات اجتماعية أكثر رقياً وذلك عن طريق المحاكاة السطحية لسلوكيات السائحين معتقدين إنه السلوك الصحيح فتنشأ ظواهر اجتماعية جديدة تؤثر في طريقة حياة وسلوكيات وأيديولوجيات السكان المحليين[2]. ممـا يسـاهم في ظهور شخصية غير ناضجة تزيد من تفاقم مشكلة الازدواجية الاجتماعية Social Dualism التي تعاني منها المجتمعات النامية [3] .

وقـد تؤدى السياحة أيضاً إلى أختفاء الشخصية الثقافية وانعدام احترام الذات ، مما يترتـب علـيه ضياع الهوية الاجتماعية نتيجة لانصهار المجتمع المحلي في نسيج ثقافات خارجـية [4] ، وانعدام الهوية الاجتماعية قد يساهم في تحول بعض المواطنين إلى سماسرة ويـتحول التراث الثقافي إلى سلعة للبيع . وهكذا قد تضيع بعض المعالم التاريخية والثقافية نتيجة لتعرضها للسرقات [5] .

3.5.1الجانب البيئي :

تؤثر السياحة فى البيئة وتتأثر بها ، فتساهم إيجابياً في الحفاظ على بعض الملامح البيئـية وصـيانتها ، كمـا تؤثر سلباً على بعض الجوانب البيئية . وتتفاوت هذه التأثيرات بتفاوت الوعي البيئي وتطور الدولة ، أو تخلفها ، ونوعية التخطيط والإدارة .

1.3.5.1 الآثار الايجابية :

تسـاهم صـناعة السـياحة فـي حماية بعض المناطق البيئية الهامة ذات المزايا الخاصـة التـي يقصدها السائحون ، وهذه المزايا قد تكون مناخاً مميزاً أو بيئة جميلة ذات مناظر خلابة ، أو خصائص إيكولوجية أو جيولوجية فريدة . ونظراً لأن هذه المناطق ذات حساسـية خاصـة وعرضـة للمؤثرات الخارجية – بشرية أو طبيعية – التي قد تؤدى إلى تدهورهـا أو تدمـيرها كلياً . لذلك سعت كثير من الدول إلى الاهتمام بها ، لغرض حمايتها ولغـرض الجـذب السياحي أيضاً . فظهرت أنظمة الحدائق الوطنية ، والمحميات الطبيعية

(1) Pearce , D . , Op . Cit . , p . 218
(2) Mill , R . C . , Op . Cit . , p . 164
(3) Jafari , J . , Op . Cit . , p . 187
(4) Inskeep , E . , (1991) , Op . Cit . , p . 373
(5) Gee , C . Y . , Makens , J . C . and Choy , P . C . , Op . Cit . , p . 160

لحماية المناطق ذوات الحساسية الخاصة ومراقبتها من الدمار والتخريب واستخدامها في الجذب السياحي [1] .

إن أهمية السياحة كما يرى (Inskeep 1991) دفعت دول شرق أفريقيا إلى حماية البرية من الانقراض ، وتركتها تحيا حياة طبيعية في بيئاتها . ونظمت رحلات سياحية لمشاهدة الحدائق الطبيعية [2] .

وتجدر الإشارة كذلك إلى الاهتمام بحماية البيئات البحرية ذات الحساسية الخاصة مثل حماية الحيوانات مناطق الشعاب المرجانية Coral Reef Areas من التدمير والتلوث ، لما لها من خصوصية بيئية لحياة بعض الكائنات البحرية التي تعيش بهذه المنطقة وكذلك من أجل خصوصيتها في الجذب السياحي .

تساهم السياحة أيضا في تطوير وإدارة البنية التحتية المتمثلة في وسائل النقل والمواصلات بجميع أنواعها ، وشبكات المياه ونظام الصرف الصحي ، وكذلك تطوير وتجميل البيئة العامة في المناطق السياحية كالمحافظة على النمط المعماري العام والحدائق العامة ... إلى غير ذلك من مساهمات في تطوير البيئة والمحافظة عليها.

1.3.5.1 الآثار السلبية :

أما من ناحية الإشكاليات البيئية فيوجه النقد إلى صناعة السياحة في أنها وراء كثير من المشاكل البيئية التي حدثت للحياة النباتية والحيوانية والمائية والغلاف الغازي والمشاكل الصحية المصاحبة لها ولكن (Clarke , I . 1997) ترفض ذلك على الأقل جزئياً . وترى أنه ليس من المعقول تحميل صناعة السياحة أغلب المشاكل البيئية المترتبة على المشاريع التنمية بصفة عامة [3] . ويشاركها (Ioannides 1995) في وجهة نظرها ، مضيفاً إلى أن هذه المشكلات راجعة في المقام الأول ، إلى عدم القدرة على التخطيط والإدارة الناجحين . وتعكس أيضاً فشل الإدارات الحكومية والقطاع الخاص في مواكبة أى تنمية اقتصادية وليس التنمية السياحية فحسب [4] . هذا لا يعفى صناعة السياحة من تسببها في بعض المشاكل البيئية ، ومن أهمها المساهمة في تلوث البيئة المائية . وتقدم السواحل البحر المتوسط " في أسبانيا نموذجاً للتدهور البيئي الطبيعي نتيجة للمد السياحي غير المخطط " [5] . كما تهدد بقية سواحله بالنمو الهائل للمرافق السياحية عليها والتي تتخلص من كميات هائلة من مياه الصرف الصحي في البحر . وتسبب هذه النفايات في تلوث المياه والكائنات البحرية التي تتغذى على تلك النفايات .

وقد أثبتت الدراسات أن هناك أمراضاً كثيره مثل الكوليرا ، والتيفود ، والداء الكبدى، والدستناريا ، ترجع أسبابها إلى تلوث الكائنات البحرية التي يتناولها الإنسان كغذاء [6] .

---

(1) Ioannides , D . . Op . Cit . , p . 24

(2) Gee , C . Y . , Makens , J . C . and Choy , P . C . , Op . Cit . , p . 165 .

(3) Clarke , J . , Op . Cit . , p . 228 .

(4) Ioannides , S . D . , Op . Cit . , p . 241

(5) محمد صبحي عبدالحكيم و حمدي أحمد الديب ، المرجع السابق ، ص 169 .

(6) Mathieson , A . and Wall , G . , Op . Cit . , p . 103.

كذلــك لا تخلــو المناطق الجبلية من التعرض إلى بعض التأثيرات السلبية لصناعة السـياحة . فتسـبب السـياحة في انجراف التربة من على المنحدرات الجبلية ، سواء عن طـريق المشي المكثف أو عن طريق استخدام الحيوانات في التنقل والنزهة . هذا الاستخدام المكـثف يسـاهم مع عوامل التعرية الأخرى في انجراف كمية كبيرة من التربة التي تكونت علـى مر العصور، ومن ثم تتأثر الحياة النباتية والحيوانية في المنطقة . أيضا تسهم حركة السياحة في تدمير أجزاء كبيرة من الغابات عن طريق قطعها واستخدامها للتدفئة [1] ، أو الطهي .

6.1 التخطيط السياحي

إن الـتطور السـريع الـذى حـدث لصـناعة السياحة وبروز أهميتها الاقتصادية والاجتماعية ، والبيئية ، وأيضاً ظهور بعض الجوانب السلبية لهذه الصناعة . التي قد تكون ذات نـتائج غير حميدة على المجتمع ومقدراته ، دعت كثير من المهتمين بهذا القطاع من مؤسسـات دولـية وحكومية وأكاديمية إلى ضرورة إتباع المنهج العلمي عند التخطيط لهذه الصـناعة [2] ، هـذا المـنهج الذى " يهدف إلى حصر ودراسة كافة الإمكانيات والموارد المتوفرة في الإقليم.

أو الدولـة أو أى موقـع آخـر ... وتحديد كيفية استغلال هذه الموارد والإمكانيات لتحقيق الأهداف المرجوة " [3] . ويتطلب هذا المنهج عمليات كثيره ومعقدة تهدف إلى تنظيم المستقبل وتحقيق أهداف محددة . كما يتصف أيضاً بالمرونة والاستمرارية والشمولية [4] .

ولمـا كانـت السـياحة ذات خصوصية معقدة التركيب حيث تتداخل مع غيرها من القطاعـات الاقتصـادية الأخـرى ذوات الخصوصـيات المختلفة ومؤثـــرة في التنمية الاقتصـادية [5] ، لذلك فلا مناص من أن تكون الخطط السياحية مرتبطة ببقية الخطط المعدة للقطاعات الأخرى غير متضاربة مع أهدافها مكونة كلاً متكاملاً [6].

كمـا يدعـو التخطيط الحديث أيضاً إلى الالتزام بمفاهيم وأهداف التنمية المستدامة Sustainable Development التـي طرحـتها هيئة الأمم المتحدة في أعوام 1987 ، 1991 ، والتـي تدعـو إلـى ضرورة الإسهام في تنمية مستدامه تـفي باحتياجات الحاضر

---

(1) Poon , A . , (1993) , Tourism Technology and Comparative Strategies., Bristol : Leaper and Gard Ltd . , p . 65 .

(2) Hunter , C . J . , (1995) , " On The Need to Re – Conceptualise Sustainable Torisum Development " ., Journal Of Sustainable Tourisim Vol.3, No . 3 p 156

(3) محمد خميس الزوكه (1991) التخطيط الأقليمي وأبعاده الجغرافية ،دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ص 23.

(4) Inskeep , E . , (1991) , Op . Cit . , p . 25.

(5) Pearce , Op . Cit . , p . 224

(6) سـلوى محمد مرسى (1979) ، تخطيط السياحة في جمهورية مصر العربية ، رسالة ماجستير ، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية جامعة القاهرة ص 103 .

وتـراعى متطلـبات المسـتقبل . هـذا ولا يـزال مفهـوم التنمـية السياحية المستدامة Sustainable Tourism Development فـي بداياته ويحتاج إلى مزيد من الإثراء والتحديد في التعريف [1] .

وينقسـم إعداد الخطة السياحية إلى قسمين : قسم يهتم بإعداد الدراسات والبحوث الطبيعـية والاجتماعـية ، وتقيـيم الخدمات ، وتحديد إمكانيات الإقليم بالإضافة إلى الإلمام بالسـلبيات التـي قد تعترض خطط التنمية ، أما القسم الآخر فيتمثل في وضع خطط التنمية للإقليم المتمثلة في الخيارات المنتقاه والتي تساعد على تحقيق الأهداف المرجوة [2].

وتتناول الخطة السياحية عدة مجالات بكل دقة وتفصيل نذكر منها :

1- تقييم ومعالجة شبكة النقل والمواصلات والمنشآت اللازمة لتنميتها وتطويرها .
2- تحديد أنواع وأماكن الجذب السياحي .
3- تحديـد مناطق التنمية السياحية بما في ذلك المنتجعات السياحية ، وتسهيلات الضيافة وتحديد أنواعها وأعدادها .
4- تنمية سياحة المدن (المتاحف ، مراكز المؤتمرات ، الأسواق ...) .
5- الإلمام بالتأثيرات السياحية الاقتصادية و الاجتماعية والبيئية [3] .

ويسـتخدم بعـض المخططيـن بعـض النماذج السياحية التي تفسر طبيعة وحركة السـياحة . ومـن بيـن أهـم هـذه النمـاذج مـا يعـرف بنمـوذج دورة الحـياة السـياحية Tourism Life – Cycle ، والذى تكمن أهميته في مدى إيضاحه للمخططيـن طبـيعة وحركية وتوجهات المقاصد السياحية بالإضافة إلى تحديد موقعها على منحى دورة الحياة السياحية .

فالتحلـيلات السـابقة لحـركة السياحة ومعرفة العوامل التي تأثرت بها في السابق تسـاعد المخططيـن في معرفة الأخطاء التي يجب الابتعاد عنها في المستقبل ، كما تساهم أيضاً في بناء سيناريوهات وتوقعات مستقبليه تسهم في تطوير قطاع السياحة .
وكان أول من أشار إلى هذا النموذج Plog في عام 1974 م والذى رأى فيه بأن المقصد السـياحي يمـر خلال دورة حياة في مراحل مترابطة ومتتاليه تبدأ صغيره ثم تنمو وتزدهر وأخيراً تأخذ في التقهقر والركود [4] .

إلا أن Butler فـي عـام 1984 م أضاف إلى هذا النموذج بعض التعديلات وقال بأن الوجهه قد يعاد إنعاشها من جديد عن طريق التخطيط السياحي الواعى الذى يساهم في

---

(1) Page , S . J . and Thurn , K . J . , (1997) . " Towards Sustainable Tourism Planning in New Zealand : Public Sector Planning Responses " Journal of Sustainable Tourism , Vol . 5 No 1 p . 59

(2) محمد خميس الزوكه (1996) ، المرجع السابق ، ص 327.

(3) Inskeep , E . , (1991) Op . Cit . , P . 35.

(4) Mill , R . C . , and Morrison , A . M . , Op . Cit . , p . 285

استمرار دورة الحياة فيها لفترات أخرى أطول [1] ، انظر شكل شكل رقم (2.1) وفيمـــا يلي عـــــرض موجـــز لمراحـــل نمـــو الوجهـــة السياحية كما أشار إليها Agarwal 1997 [2] ، وكذلك Ioannides 1995 [3] وهي كالأتي :

1- مرحلة الاكتشاف : Exploration

تتمـــيز هـــذه المرحلة بوجود أعداد قليلة من السائحين الذين تجذبهم بعض المظاهـــر الثقافـــية أو التاريخية أو الطبيعية ، ومن صفات هذه المرحلة عدم وجود خدمات سياحية أو مرافق إيواء . كما أن التأثيرات السياحية غير واضحة فى هذه الفترة نظراً لقلة أعداد السائحين .

2- مرحلة النشوء : Involvement

عـــندما تـــأخذ إعداد السائحين فى الارتفاع تدريجياً يبدأ معه اهتمام السكان بحـــركة السياحة ولكن على مستوى صغير و محدود وذلك عن طريق توفير بعض الخدمات الســـياحية . كما تظهر فى هذه المرحلة هيئة وطنية للسياحة تقوم ببعض عمليات الترويج والإعـــلام الســـياحي فـــى بعض الأسواق السياحية . هذا بجانب توفير القطاع العام لبعض خدمات البنية التحتية التى تخدم حركة السياحة .

3- مرحلة النمو : Development

تتصف هذه المرحلة ببروز سوق سياحي واضح ومحدد . كما تطغى فى هذه الفـــترة الاستثمارات الخارجية على نظيرتها المحلية والمتمثلة في شبكات الفنادق الشهيرة وشـــركات الطيران الدولية . وتظهر فى هذه المرحلة أيضاً بعض التأثيرات السياحية سواء كانـــت إجتماعية أو بيئية أو اقتصادية . كما تظهر الأهمية الكبرى والملحة فى هذه المرحلة للأخـــذ بمـــبدأ التخطيط السياحي لتلافي المشكلات التي قد تكون تنامت وخاصة فى مراحل النمو الأخيرة .

4- مرحلة النضج والاستقرار : Consolidation

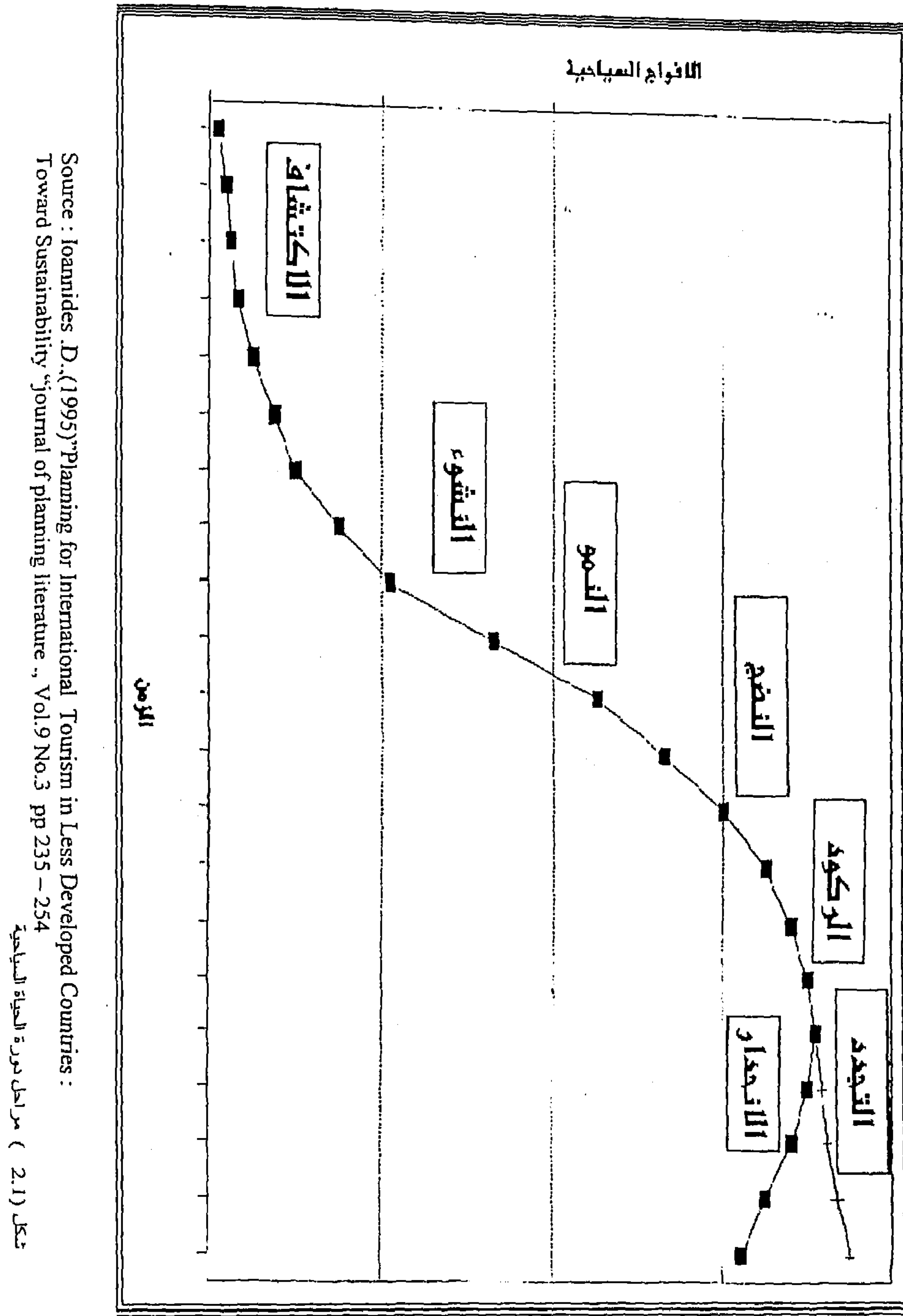
وتمثل هذه المرحلة فترة تشبع السوق ، فعلى الرغم من أن النشاط السياحي يمـــثل فى هذه المرحلة حرفة أساسية فى منطقة الوجهه السياحية ، إلا أنها تبدأ فى فقدان أعـــداد من الأفواج السياحية كذلك . وتتصف هذه المرحلة أيضاً ببعض الفتور والتململ من قبل السكان المحليين تجاه السائحين . كما تأخذ بعض الخدمات السياحية القديمة في الترهل وفقدان البريق .

---

(1) Oppermann , M . and Chor Kye – Song (1997) Tourism in Developing Countries . , London : Lntuahisnal Thomson Publishing Company . , pp . 56 – 57

(2) Agarwel , S.,(1997) The Resort Cycle and Sea-side Tourism: An Assessment of ito applicability and Validity . , Tourism Management Vol . 18 No 2 . , pp . 65 – 73

(3) Ioanruides , D . , (1995) Planning for International Tourism in Less Developed Countries : Toward Sustainability ? Journal of planning Literature Vol . 9 No . 3 pp . 235 – 254



شكل (2.1) مراحل دورة الحياة السياحية

Source : Ioannides .D.(1995)"Planning for International Tourism in Less Developed Countries : Toward Sustainability "journal of planning literature ., Vol.9 No.3 pp 235 – 254

5- مرحلة الركود : Stagnation

عـندما تـأخذ الوجهة السياحية في فقدان مزاياها ينعكس ذلك على الأفواج السياحية وتأخذ فى التراجع ، ويبدو واضحاً فى هذه الفترة أيضاً انخفاض مستوى الخدمات السياحية ، والتي يصاحبها أيضاً إفلاس بعض المؤسسات المرتبطة بالنشاط السياحي ، كما يغلب على الوجهة السياحية فقدان أيضاً قدرتها على المنافسة مع مناطق سياحية أخرى ذات مزايا أفضل .

6- مرحلة ما بعد الركود After Stagnation

يعقـب فـترة الـركود احتمالين ، فإما الانحدار Decline وانتهاء النشاط السـياحي فى تلك المنطقة أو التجديد Rejuvenation واستمرار النشاط السياحي بها ، وتمكـن إمكانية حدوث أى من هذين الاحتمالين بالدرجة الأولى على مدى نجاح الإدارة أو فشلها في أتخاذ القرارات المناسبة والتى تنعكس على مستقبل المنطقة . .

إجمـالاً يمكن القول إن الإنسان عرف الترحال منذ القدم ، ولكن السياحة بمفهومها الحديـث لـم تظهر إلا منذ بداية القرن العشرين ، وأكثر فتراتها ازدهاراً هى تلك التي تلت الحـرب العالمية الثانية حتى وقتنا الحاضر . وقد نمت السياحة نمواً كبيراً بسبب التغيرات الهائلة في وسائل النقل ، وارتفاع الدخول والتعليم ، وتوفر وقت الفراغ ، فتحولت السياحة مـن ظاهرة محلية إلى ظاهرة دولية تهتم بها الأمم والهيئات الدولية والمحلية بسبب تزايد أهميـتها . وأصبحت السياحة نمطاً من أنماط الحياة الحديثة التي تدخر لها الأموال ويقتطع لها وقت .

ولقـيام صـناعة سياحية ناجحة يجب توفر المقومات السياحية اللازمة سواء كانت طبيعـية أم بشرية . هذا بالإضافة إلى تبنى الدولة منهج التخطيط العلمى الذى يحدد قدرات الدولة وإمكانياتها . ويولى اهتماماً بالجوانب السلبية للسياحة أيضاً .

الفصل الثاني :

المقومات السياحية في ليبيا

- المقومات الطبيعية
- المقومات البشرية



1.2 مقدمة

سوف نستعرض فى هذا الفصل المقومات السياحية المتعددة فى ليبيا طبيعية كانت أم بشــرية ، وذلك لغرض إيضاح مدى توفرها ومعرفة أنماطها المختلفة ، وتوزيعها الجغرافي. كما سيسهم هذا العرض أيضا في تقييم حركة السياحة في ليبيا ، وفي كيفية الاستغلال الأمثل لهذه المقومات فى المستقبل . علماً بأن التركيز هنا سوف يكون فقط على المقومات التى لها علاقة مباشرة بالنشاط السياحي، أما المقومات الأخرى غير المباشرة فسوف يتم استثناؤها.

2.2 المقومات الطبيعية

تــتكون المقومــات السياحية الطبيعية من عدة عوامل أهمها : الموقع ، وخصائص المناخ وأشكال سطح الأرض .

1.2.2 الموقع :

تقــع ليبــيا تقريباً فى الجزء الأوسط من الساحل الجنوبي للبحر المتوسط ، بواجهة بحــرية تــبلغ حوالــي 1900 كيلومــتراً . وتشــغل الأراضي الليبية مساحة تقدر بحوالي 1.759.540 كم2 من شمال القارة الأفريقية .

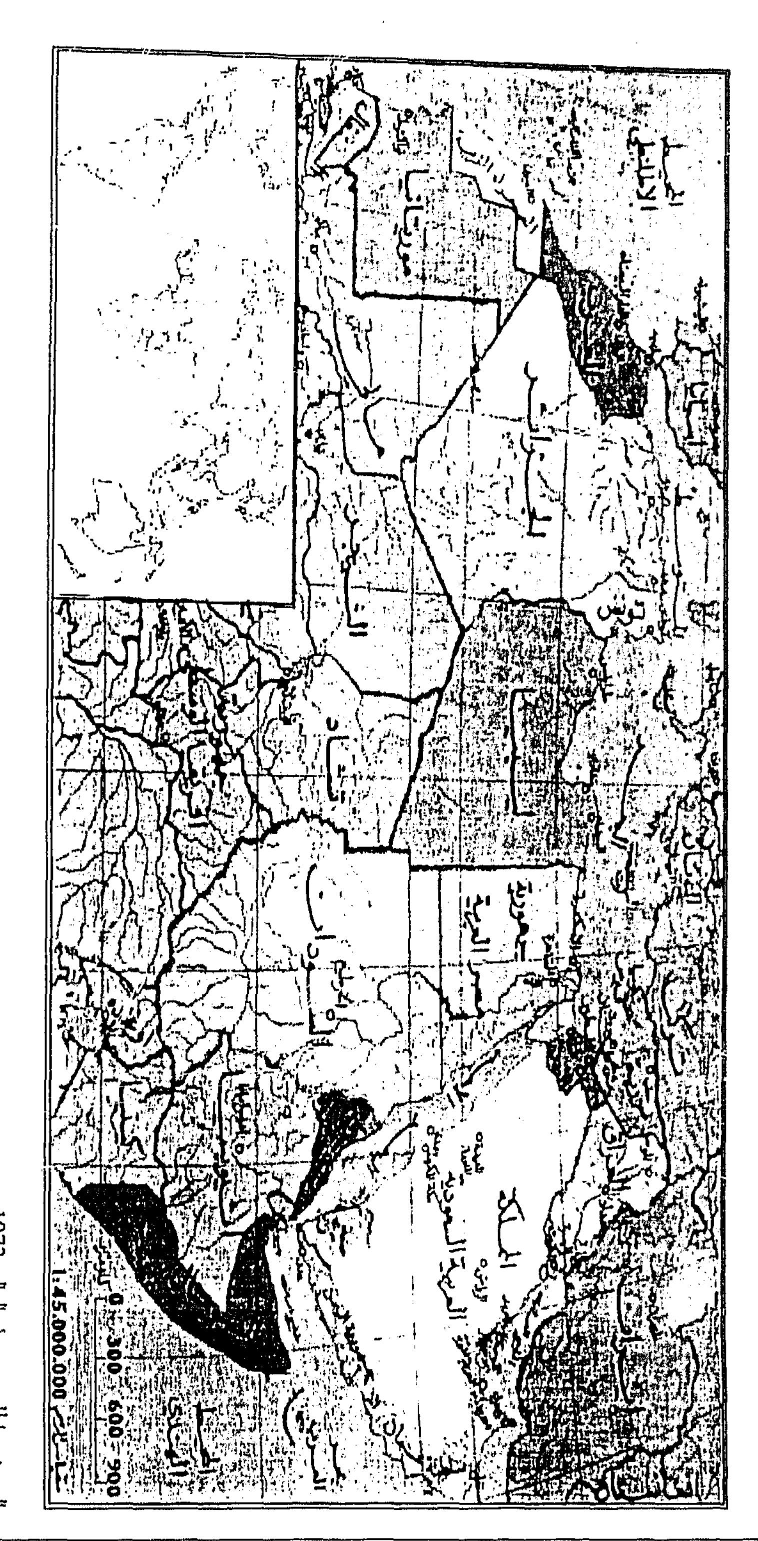
وتمتلك ليبيا حدوداً مترامية الأطراف يبلغ أطوالها حوالي 4,434 كم ، منها 1,494 كم لحدودها الشرقية مع مصر والسودان ، وحوالي 1,590 كم لحدودها الجنوبية مع تشاد ، والنــيجر والجزائر حتى مدينة غات الليبية ، وحوالي 1,350 كم لحدودها الغربية مع تونس والجزائر[1].

أما من حيث تحديد موقعها الفلكي ، فتمتد الأراضي الليبية فيما بين دائرتي عرض 45 18 و 33 شمالاً وخطي طول 9 و 25 شرقاً . هذا الموقع الجغرافي يعطي ليبيا أهمية بالغة يمكن استثمارها في تنمية صناعة السياحة وذلك لعدة أسباب منها :

أ- أن لموقع ليبيا أثراً بالغا في علاقاتها التاريخية والاقتصادية والاجتماعية مع دول الجوار ، ممــا جعلهــا تمــثل بــالفعل همزة وصل بين المشرق والمغرب العربي ، وكذلك مع دول الصحراء الأفريقية . هذا بالإضافة إلى علاقاتها مع دول حوض البحر المتوسط عبر التاريخ هــذا لموقــع أعطاها مزايا جغرافية وتاريخية وعرقية وثقافية تمثل عوامل جذب سياحية لا يستهان بها ، أنظر شكل رقم (1.2).

ب- موقع البلاد الفلكي من دوائر العرض بالإضافة إلى وقوعها على سواحل البحر المتوسط ، جعل بعض أجزائها تتمتع بمناخ البحر المتوسط المعتدل أغلب فصول السنة ، بينما يسودها المناخ الصحراوي الجاف.

(1) جمال حمدان (1973) ، الجمهورية العربية الليبية دراسة في الجغرافيا السياسية ،عالم الكتب، القاهرة، ص 104.



شكل (1.2) موقع ليبيا

المصدر: أطلس سوريا والعالم 1973

فالمناخ المعتدل يجذب السائحين أغلب فترات السنة أما المناخ الصحراوي فيكون وجهة سياحية في فصل الشتاء القصير .

جـ – موقع البلاد المتوسط في شمال أفريقيا وامتلاكها لواجهة بحرية عريضة ، وصفاء أجوائها معظم السنة يجعلها مركزا هاما للمواصلات ، ولسياحة العبور . كما إن قربها من مناطق الأسواق السياحية الهامة في غرب أوروبا له الأثر الفعال في تقليل تكاليف السفر فيؤثر إيجابيا في زيادة أعداد السائحين .

2.2.2 خصائص المناخ :

يتأثر المناخ في ليبيا بعدة عوامل أهمها : موقعها بين دائرتي عرض 45 ، 18 ، 33 شمالاً الأمر الذي جعل أغلب الأراضي الليبية واقعة في العروض المدارية الحارة باستثناء المناطق المحاذية للبحر المتوسط التي تأثرت مناخيا به . هذا بالإضافة إلى وقوع البلاد عرضة للرياح التجارية الشمالية الشرقية الجافة القادمة من اليابس ، الأوراس التي ساهمت في جفافها . هذه الظروف ساهمت في جعل أغلب الأراضي الليبية خاضعة للمؤثرات الصحراوية فيما عدا الأجزاء الشمالية من البلاد الواقعة تحت تأثير مناخ البحر المتوسط المعتدل ، والذي يمتد تأثيره إلى حوالي 40 كيلو مترا جنوبا [1] .

وفيما يلي نعرض بالدراسة والتحليل إلى أهم عناصر المناخ تأثيرا في قيام صناعة سياحية في ليبيا . وهذه العناصر هي : درجة الحرارة ، و الرطوبة النسبية بالإضافة للتعرض بإيجاز إلى كمية التساقط ، والرياح السائدة والمحلية ومدى تأثيرها على حركة السياحة .

1.2.2.2 درجة الحرارة :

تعتبر درجة الحرارة من أهم العناصر تأثيرا على حركة السياحة . فغالبا ما يرغب السائحون في درجة حرارة معتدلة مصحوبة برطوبة نسبية مناسبة ، ويشير في هذا الصدد (Mieozkowski 1991) إلى أن المناخ المناسب للنشاط البشري ذو حرارة تتراوح ما بين 20 إلى 27 درجة مئوية ، ورطوبة نسبية تتراوح ما بين 30% إلى 70% [2] .

وتشير إحصائيات المتوسطات الشهرية للحرارة في ليبيا المبينة في جدول رقم(2..1) بأنها تختلف من مكان إلى آخر ومن فصل إلى آخر وذلك بفعل تأثير الموقع والارتفاع والقرب من البحر . فعلى سبيل المثال يلعب البحر دورا هاما في تلطيف درجة حرارة الصيف على المدن الساحلية بسبب نشاط البحر وهبوب الرياح بانتظام من جهته . كما يساهم البحر أيضا على إعتدال درجة البرودة في فصل الشتاء بسبب دفئه . ولذلك نرى أن المتوسط الشهرى لدرجة الحرارة فى طرابلس تبلغ حوالي 12.4 في شهر يناير ، بينما تصل إلى 25.5 في شهر يوليو ، أما في بنغازى فيبلغ متوسط حرارة يناير حوالي 13.9.

(1) محمد المبروك المهدوى (1990) ، جغرافية ليبيا البشرية ، منشورات جامعة قاريونس، بنغازى، ص 51 .

(2) Mieozkowski , Z . , Op . Cit . , p . 231.

جدول رقم (1.2) متوسطات درجات الحرارة المئوية الشهرية والسنوية لبعض المواقع المختارة في ليبيا

محطة الارصاد	الفترة	يناير	فبراير	مارس	ابريل	مايو	يونيو	يوليو	أغسطس	سبتمبر	اكتوبر	نوفمبر	ديسمبر	المتوسط السنوى
طرابلس	19 -1975	12.4	13.3	15.2	18.0	20.8	32.9	25.5	26.1	25.3	22.2	17.7	13.7	19.5
العزيزية	19-1975	11.6	13.0	15.3	18.9	22.6	26.4	27.7	28.5	26.5	22.5	17.7	13.1	203
غريان	75-19	8.6	10.8	12.9	16.5	20.7	24.9	26.5	26.8	23.9	19.9	15.2	10.1	18.1
مزده	65-50	10.1	12.3	15.4	19.3	23.4	21.7	29.3	28.8	26.2	21.7	16.6	11.7	20.2
اجدابيا	78-46	12.6	13.7	16	19.6	23.2	26.1	25.7	26.3	25.2	22.9	18.3	13.6	20.3
بنغازي	75-62	13.9	14.1	16.2	17.9	20.7	23.7	25.6	25.9	24.4	22.4	20.9	17	20.2
المرج	40-19 77-56	10.5	11	12.9	16.2	20.1	22.7	23.6	23.9	22.8	20.1	16.7	12.2	17.7
شحات	75-45	9.4	9.9	11.4	14.5	18.3	21.9	22.6	23.2	21.3	18.2	14.8	11	16.4
سرت	84-45	12.8	13.7	16.4	19.5	21.5	24.3	25.9	26.8	25.8	23.7	19.9	14.3	20.4
الجوف	73-56	13	13.5	19.1	24.1	27.3	30.7	30.4	30.4	28	24.3	18.5	14.5	23.0
سبها	-	12.3	14.6	18.5	23.7	37.3	31.6	31	32.3	28.9	24.7	18.9	14.4	23.2
طبرق	-	11.6	10.8	14.9	18.1	21.4	24.6	25.5	25.7	23.9	21.5	16.9	13	19.1

المصدر : خالد رمضان (1995) التربة الليبية – تكوينها – تصنيفها – خواصها وإمكانيتها الزراعية . طرابلس الهيئة القومية للبحث العلمي

أما في يوليو إلى 25.6 وفي طبرق يتراوح المتوسط الشهرى لحرارة يناير من حوالي 11.6 إلى 25.5 في يوليو ، ويلاحظ من هذه المعدلات لثلاث مدن ساحلية بأنها متشابهة إلى حد كبير وذلك راجع لتأثير البحر على مناخها .

وعلى الرغم من التأثيرات المحدودة للمرتفعات الشمالية على درجة الحرارة لكنها ذات أهمـية بالغة في خفض الحرارة في فصل الشتاء ، وتلطيفها في فصل الصيف ، ويظهر ذلك جليا في منطقة الجبل الأخضر في شبه جزيرة برقة ، والجبل الغربي في طرابلس [1] .

لذلك يبلغ المتوسط الشهرى لحرارة مدينة شحات الواقعة على الجبل الأخضر في شهر يناير حوالي 9.4 ، بينما تصل في يوليو إلى حوالي 22.6 ، أما في غريان فتبلغ حرارة يناير حوالي 8.6 أما في يوليو فتصل إلى حوالي 26.5 درجة ، ويلاحظ انخفاض الحرارة في الشتاء واعتدالها في الصيف ويأتي ذلك نتيجة لعامل الارتفاع ، كما يلاحظ أيضا وجود فروق طفيفة بين درجة حرارة المنطقتين الجبليتين ، ويرجع السبب في ذلك إلى أن إقليم الجبل الأخضر يقع في شبه جزيرة وأكثر عرضة للمؤثرات البحرية من نظره الجبل الغربي الذى يبعد نسبيا عن الساحل وبالتالي يتأثر نسبيا بالمؤثرات القارية في درجات حرارته .

أما الإقليم الصحراوي الواقع إلى الجنوب من أقليم البحر المتوسط فتظهر عليه الصفات المناخية القارية بجلاء ، حيث يبلغ المتوسط الشهري لدرجة حرارة شهر يناير في مدينة مزده بإقليم الجفرة حوالي 10 بينما ترتفع إلى 29.3 درجة في شهر يوليو ، كما تبلغ في الجوف بالكفرة حوالي 13.0 درجة في يناير بينما تصل في يوليو إلى حوالي 30.4 درجة ، أما في مدينة سبها بإقليم فزان فتبلغ متوسط حرارة يناير حوالي 12.3 بينما تصل إلى حوالي 31.0 في شهر يوليو .

وتشير المتوسطـــات الحرارية الشهرية والسنوية في أمـــاكن مختلفة من البلاد (ســاحلية ، وجبلــية ، وصحرواية) إلى أن الحرارة تنخفض بوجه عام في أغلب أرجاء الــبلاد فــي فصل الشتاء ، ويعتبر شهر يناير أكثرها برودة . أما في فصل الصيف فترتفع درجــات الحرارة وتصل إلى أقصاها في شهري يوليو وأغسطس ، أنظر شكل رقم (2.2) . ويــرجع هــذا الــنمط الحراري إلى " الزحزحة الفصلية للكتل الهوائية ، ومناطق الضغط ، وبالتــالــي المــؤثرات القــارية والبحــرية نحــو الشمــال فــي الصيف ونحو الجنوب في الشتاء " [2].

ويتضح من المعاينة السابقة لدرجات الحرارة في ليبيا ، أن مناخ البحر المتوسط أكثر ملاءمة لحركة السياحة في أغلب فترات السنة فيما عدا شتاؤه القصير . بينما تبدو المناطق الصحراوية ذات حرارة تؤهلها للجذب السياحي في فصل الشتاء . وبناءً على ذلك يمكن أن يحدث التكامل بين الأقاليم المناخية المختلفة لبعضها البعض .

(1) Penrose , E . , Allan , J . A . , and Melachlan , (1970) Agriculture and the Economic Development Of Libya , London : Libyan University - London University , Joint Research Project . P . 20

(2) محمد عياد مقيلي (1995) الجماهيرية دراسة في الجغرافيا ، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والأعلان ، سرت، ص 194 .

متوسط درجة الحرارة في يوليو

22 24 26 28 30 32

متوسط درجة الحرارة في يناير

8 10 12 14 15

شكل (2.2) متوسطات درجات الحرارة في يناير ويوليو

المصدر : الأطلس الوطني 1978

ولكـــن غالباً ما تقاس درجة حرارة الهواء والرطوبة النسبية المصاحبة لها ، لأنهما معـــا أكـــثر العناصـــر المناخية تأثيراً على مدى راحة الإنسان وعدمها ، ومدى قدرته على مزاولة النشاطات الترويحية .

2.2.2.2 الرطوبة النسبية :-

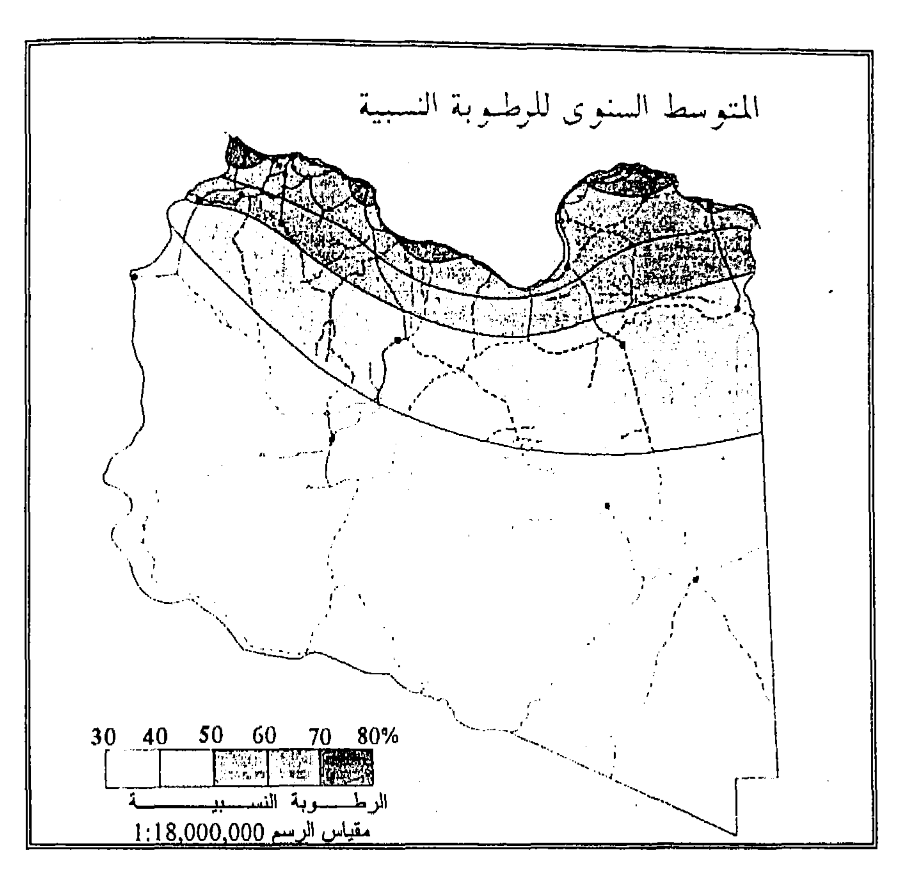
الـــرطوبة النســـبية هـــي نســـبة بخـــار المـــاء العـــالق في الهواء " تشبع الجو ببخار المـــاء"[1]. وهذه النسبة تختلف من شهر إلى آخر ومن فصل إلى آخر وكذلك من منطقة إلى أخـــرى . وهـــذه الاختلافات راجعة إلى عدة أسباب مثل اختلاف درجات الحرارة والقرب أو البعد من البحر . والارتفاع عن سطح البحر والرياح والغطاء النباتي .

هـــذه العوامـــل لها تأثيراتها الواضحة على الرطوبة النسبية في الأراضي الليبية . حيث ترتفع على المناطق الساحلية في أشهر الصيف بسبب تأثيرات البحر ولكنها لا تتجاوز 75% فـــي أغلب المناطق فيما عدى مدينة بنغازي التي سجلت أعلي نسبة في شهر يوليو 81% . أما المناطق الصحراوية تنخفض فيها الرطوبة النسبية بطبيعة الحال بسبب الابتعاد عن البحر وانعدام الغطاء النباتي وشدة الحرارة .

لذلـــك نرى أن الرطوبة النسبية في مزده تتراوح ما بين 57 % في شهر يناير إلى 31 % فـــي شـــهر يولـــيو . أما في سبها فتتراوح ما بين 52% و 27 % في يناير . هذا وترتفع كمية الرطوبة النسبية على المناطق المرتفعة في شمال البلاد فتصل في شحات خلال شـــهر يـــناير إلى 79% و 68 % في شهر يوليو . وهذا بالطبع راجع إلى ارتفاع المنطقة وقـــربها مـــن البحر ووجود غطاء نباتي هذا بالإضافة إلى تعرضها للرياح الغربية الممطرة خـــلال فصل الشتاء . أنظر شكل رقم (3.2) التي تبين المتوسط السنوى للرطوبة النسبية في ليبيا . ولكي نحدد المناخ المناسب للنشاط السياحي في ليبيا من حيث الحرارة والرطوبة النســـبية ، ســـوف يتم استخدام اللوحة البيانية للمناخ الحيوي **Bioclimatic Chart** ، والتـــي تمت الإشارة إليها سلفاً في الفصل السابق . وهذه اللوحة محدد عليها أقاليم حرارية يســـمح كل إقليم منها بنشاطات سياحية وترويحية معينة . ويعتمد هذا القياس على استخدام المتوسطات الشهرية لدرجـــات الحرارة العظـــمى مع المتوسطات الشهرية للرطـــوبة النسبية ، في الملحق (1.2) ، وقد اخترنا لهذا العرض مواقع مختلفة على الأراضي الليبية تمـــثل الأقالـــيم المناخية المختلفة (البحر المتوسط ، المرتفعات الشمالية والصحراء) ثم رصـــدت أربعـــة أشـــهر تمثل الفصول الأربعة وهي يناير (1) للشتاء وأبريل (4) للربيع ، ويولـــيو (7) للصـــيف ، وأخـــيراً أكتوبر (11) للخريف ، بعد ذلك تم تمثيل مناخات المدن المخـــتارة علـــى اللوحة البيانية للمناخ الحيوي حيث يمثل الشريط الساحلي ثلاث مدن هي طرابلس و سرت وبنغازي.

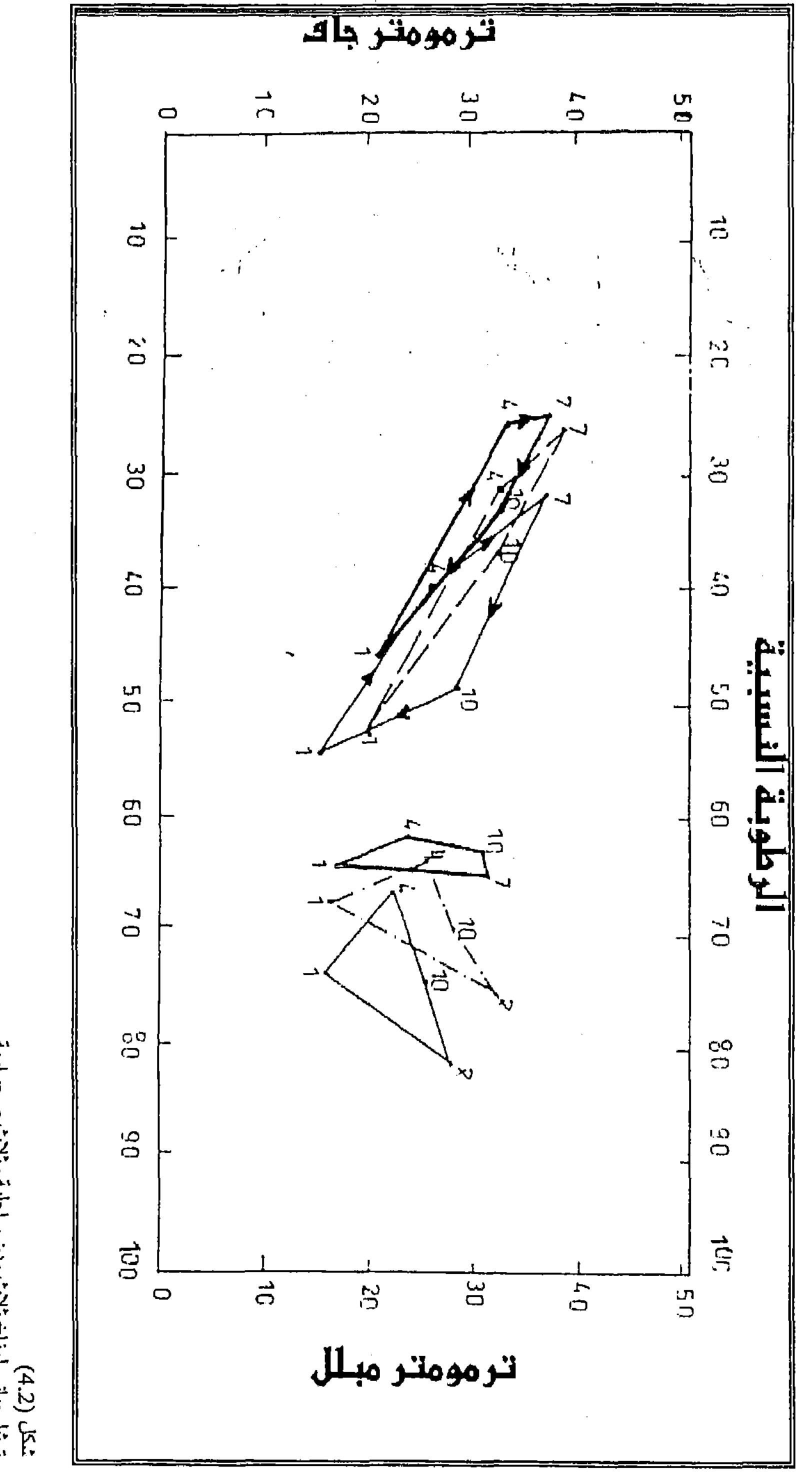
ويتضـــح مـــن التمثيل البياني في شكل رقم (4.2) لهذه المدن الساحلية بأن جزء كبير منها واقع في النطاق المثالي الدافئ المناسب لجميع النشاطات الترويحية والسياحية ، ولجميع الأعمار في أغلب فصول السنة . وعلى الرغم من ارتفاع درجات الحرارة والرطوبة النسبية في فصل الصيف إلا إن هذه المدن واقعة في المنطقة الحرارية التي تسمح بمزاولة

(1) خالد رمضان ، المرجع السابق ، ص 96 .



المصدر :- الاطلس الوطني 1978

شكل (3.2) المتوسط السنوي للرطوبة النسبية



شكل (4.2)
تمثيل بياني لمناخ ثلاث محطات ساحلية وثلاث صحراوية

أغلـب النشـاطات السياحية المتعلقة بالشواطئ . ويستثنى من ذلك مدينة سرت والتي يقع جزء من مناخها في النطاق القائض الذي لا يسمح بمزاولة أى نشاط سياحي ، وذلك بسبب توغل خليج سرت في داخل الصحراء الكبرى .

كمـا يشير التمثيل البياني إلى أن شتاء هذه المدن الساحلية قصير ، ولكن انخفاض درجة حرارته لا تسمح بمزاولة بعض النشاطات الترويحية مثل السباحة .

أمـا فيما يختص بالإقليم الصحراوي ، فقد أختيرت ثلاثة مواقع ، هي مدينة مزده وتمثل المـنطقة الوسـطى ، وسـبها وتمـثل المنطقة الجنوبية الغربية ، والكفرة وتمثل المنطقة الجنوبـية الشرقية . ويلاحظ من التمثيل البياني لهذه المناطق الثلاث والموضحة في الشكل السابق ، بأن جزءاً من مناخها يقع فى المنطقة الحرارية المثالية ذات المناخ الدافئ الملائم لكـل النشـاطات الترويحية ولكل الأعمار . وتمثل هذه الظروف المناخية فصل الشتاء ، أما بقـية السـنة فيغلـب علـيها الطابع الحار والجاف ، الذى لا يسمح بمزاولة أية نشاطات ترويحية خارجية ، وتظهر هذه الظروف بجلاء خلال فصل الصيف الطويل .

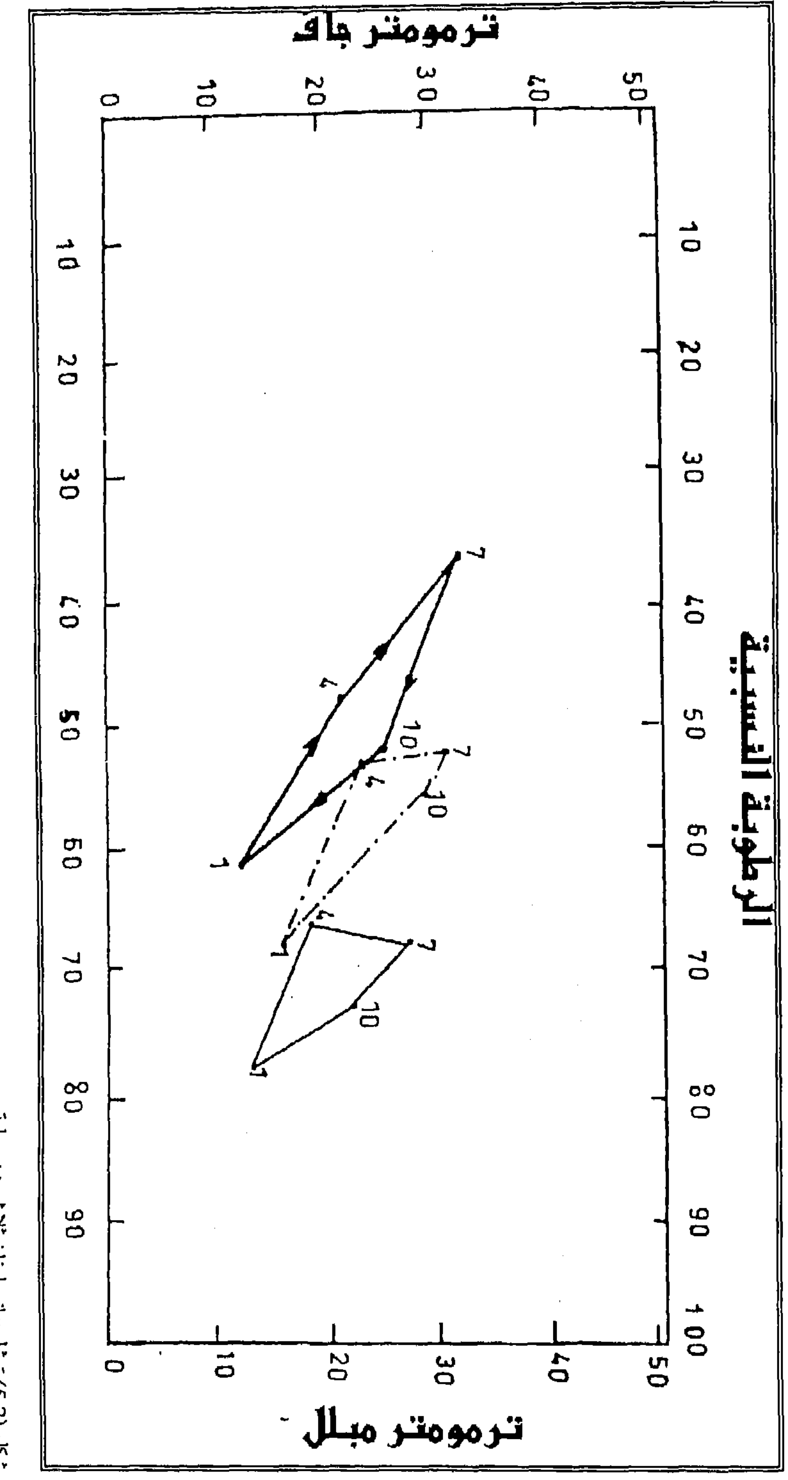
كمـا تـم اختيار ثلاثة مدن تمثل المناطق المرتفعة في الشمال وهي مدينة غريان في الجبل الغربي ومدينتي المرج و شحات في الجبل الأخضر ، ومثـلت بيانياً كمـا هـو موضـح فـي شكل رقـم (5.2) . ويلاحظ من الرسم البياني بأن شتاءها بارد نسبياً وواقـع فـي المنطقة الحرارية التي لا تسمح ظروفها بمزاولة النشاطات الترويحية المتعلقة بالسياحة وخاصة في الشواطئ القريبة من الجبل الأخضر . أما بقية فصول السنة فتقع هذه المناطق ضمن النطاق الحراري المثالي المناسب لجميع الأنشطة السياحية ولجميع الأعمار.

.كمـا يتضح أيضا من التمثيل البياني بأن مناخ مدينة غريان يميل إلى ارتفاع حرارته وانخفـاض في رطوبته النسبية خلال فصل الصيف ، وذلك راجع إلى تأثير الموقع الجغرافي البعيد عن البحر والمتأثر بالظروف المناخية القارية .

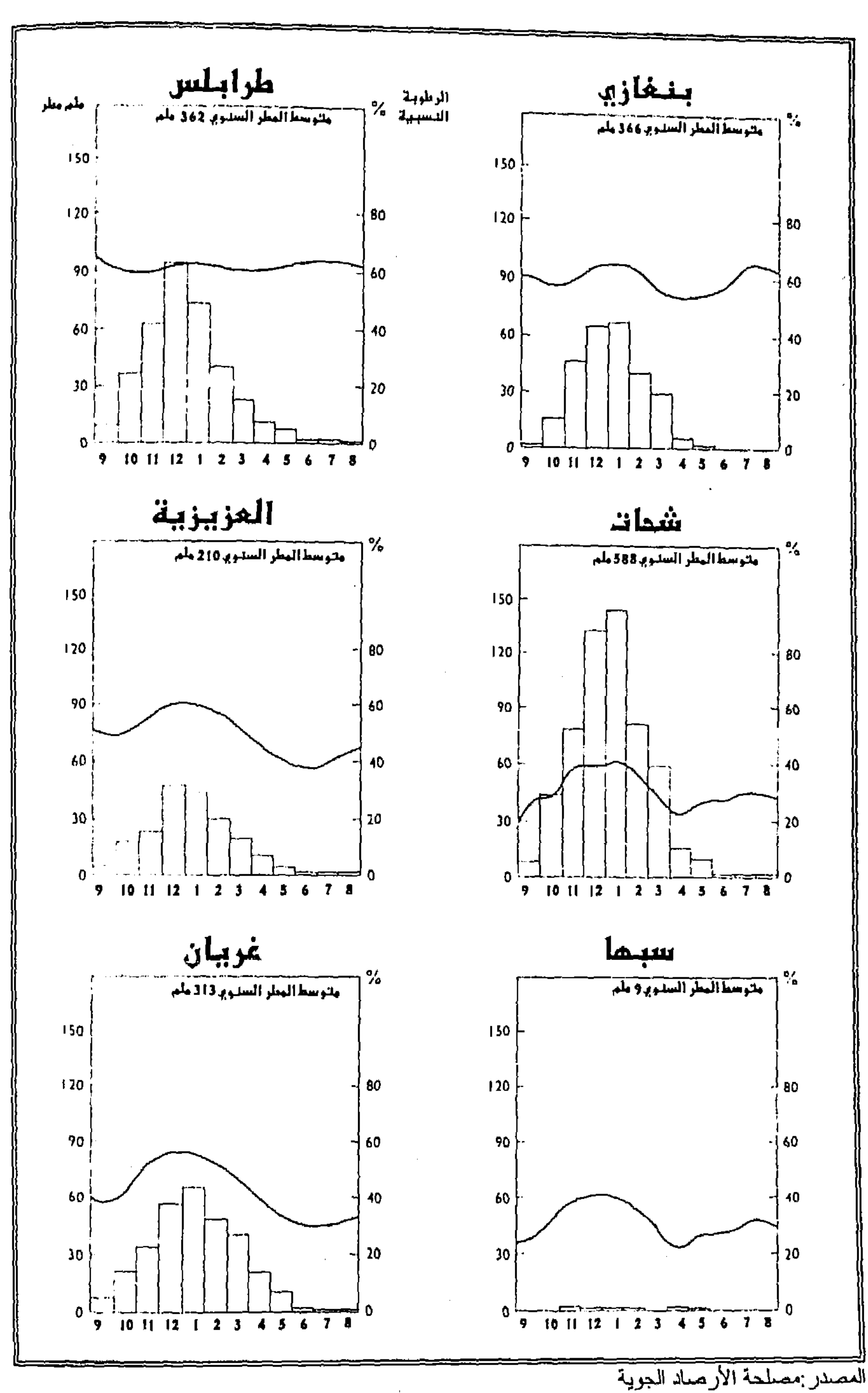
3.2.2.2 الأمطار :-

تسـقط الأمطـار فـي ليبـيا في فصل الشتاء ، وهي من النوع الإعصاري الفجائي ، وتسببها الرياح الشمالية الغربية . وتسقط أكبر كميات من الأمطار على السواحل وتقل كلما ابتعدنا عنها حتى تنعدم في إقليم الصحراء الشاسع . وتتراوح معدلات الأمطار من حوالي 600 ملم في المنطقة الواقعة بين مدينتي شحات والبيضاء في الجبل الأخضر إلى أقل من 300 ملم على مدينتي طرابلس وغريان في الغرب . بينما تصل إلى أقل من 50 ملم في وسط البلاد وتندر في الجنوب [(1)] . والأمطار في ليبيا لا تسقط بصورة مستمرة ولكنها تسقط فـي فـترات متقطعة ابتداءً من شهر أكتوبر وحتي شهر أبريل [(2)] . ويعتبر شهرا ديسمبر ويناير قمتي التساقط السنوي ويظهر ذلك جليا في شكل رقم (6.2) . كذلك فان عدد الأيام الممطـرة لا تزيد عن 77 يوماً في شحات أكثر المناطق أمطارا في البلاد ، بينما تتراوح في المـناطق الأخرى ما بين 53 يوماً في طرابلس و 19 يوماً في بئر الغنم انظر ملحق (2.2). هذه الظروف المناخية تعتبر ميزه للجذب السياحي ويمكن استغلالها عند الترويح السياحي .

(1) أبـو القاسـم محمـد العزابـي (1981) ، الطـرق والنقل البري والتغيير الاجتماعي والاقتصادي في الجماهيرية العربية الليبية ، طرابلس : المنشأة الشعبية للنشر والتوزيع والأعلان والمطابع ، ص 43 .
(2) محمد المبروك المهدوى ، ص 20 .



شكل (5.2) تمثيل بياني لمناخ ثلاث مدن جبلية



المصدر :مصلحة الأرصاد الجوية

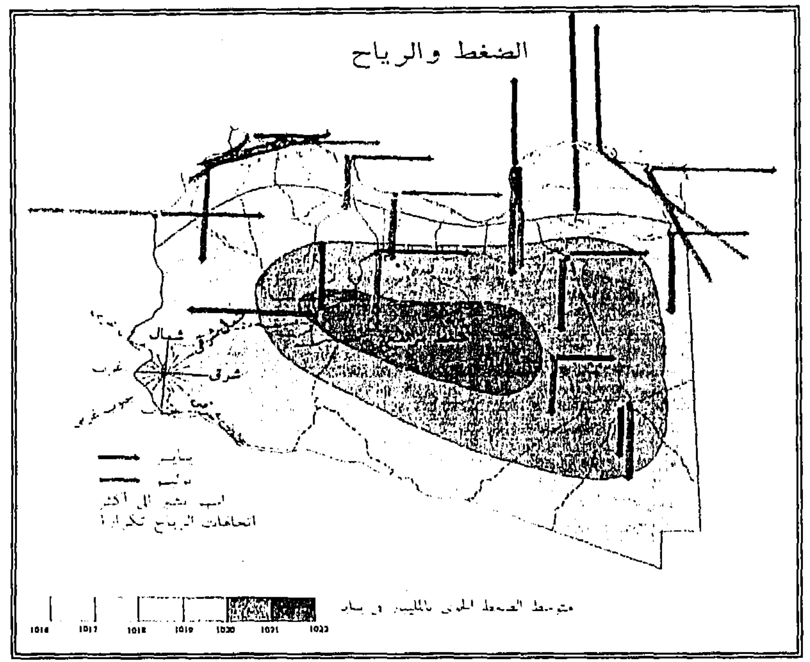
شكل (6.2) المتوسطات الشهرية للأمطار لبعض المناطق المختارة من ليبيا

4.2.2.2 الرياح :-

تقــع ليبــيا عرضة للرياح الشمالية ، والشمالية الشرقية الجافة القادمة من الضــغط المــرتفع المــتركز على اليابس الاوراس في أغلب فترات السنة ، باستثناء أشهر الشتاء عندما تكون البلاد عرضة لهبوب الرياح الشمالية الغربية الممطرة في أغلب الأحيان والقادمة من منطقة الضغط المرتفع المحيطة بالبحر المتوسط [1] .

كمــا تهب على البلاد رياح من الجهات الأخرى ولكنها في فترات متقطعة انظر شكل رقــم (7.2) ، أمــا الــرياح الأكثر شدة تحدث في فصل الشتاء والخريف ، وخاصة حول شحات ودرنه حيث تتجاوز سرعتها 14 كم في بعض الأحيان .

أمــا بقية السنة فتسود البلاد الرياح ذات الحرارة المعتدلة والسرعة الهادئة التي لا تــتجاوز 14 كم في الساعة في أشد أحوالها [2] . هذه الظروف المناخية للرياح تمثل وضعا إيجابــيا لحــركة الســياحة ولمزاولة النشاطات الترويحية المختلفة ، لكن يستثنى من هذه الظروف الإيجابية بعض التأثيرات السلبية التي قد يحدثها نشاط الرياح المحلية المعروفة باسم " رياح القبلي " ذات الطبيعة الحارة والجافة والمحملة بالأتربة ، على حركة النشاط السياحي .



المصدر : الاطلس الوطني 1978

شكل (7.2) اتجاهات الرياح السائدة في ليبيا

(1) أبو القاسم محمد العزابي ، المرجع السابق ، ص 50 .

(2) خالد رمضان ، الرجع السابق ، ص 102 – 103 .

فبجانــب مــا تحدثه هذه الرياح من مضايقات وقلق للإنسان ، فإنها أيضا تسبب في تعطــيل حركة النقل البري والجوي لانعدام الرؤية وتحرك الرمال على الطرق [1] ، لكن هذه الــرياح غــير دائمة وتحدث في فترات متقطعة من السنة ، ولمدد زمنية قصيرة لا تتجاوز الأســبوع ، ولذلــك فإن تأثيراتها السلبية على حركة النشاط السياحي تعتبر محدودة ويمكن التحكم فيها .

3.2.2 أشكال سطح الأرض :-

سوف نستعرض هنا بعض المظاهر الطبيعية التي تمثل إمكانية للجذب السياحي .

1.3.2.2 الشواطئ :

تعتــبر الشــواطئ البحرية ذات أهمية خاصة في جذب السياحية الداخلية والخارجية علــى حــد ســواء . وتزداد هذه الأهمية لاسيما إذا كثرت بها الخلجان المحمية والشواطئ الرملية ، وسادها مناخ ملائم وقلت بها الملوثات .

وتتألف الشواطئ من حيث أهميتها السياحية من ثلاثة أجزاء رئيسية هي :- الــناطق البحري Marin Zone ، ونطاق الشاطئ Beach Zone ، وأخيرا الظهير Hinter Land .

ويشــمل الــنطاق المائي Marin Zone الجزء الذي تغمره المياه من الجرف القــاري ، والذى لا يزيد عمقه عن 200 متر ويمتد حتى التقاء اليابس بالماء . ويعتبر هذا النطاق في غاية الأهمية من وجهة النظر السياحية حيث تجرى به كافة النشاطات الترويحية المائية كالغطس والتجديف ورياضة القوارب الشراعية ورياضة التزلج على الماء ، والصيد إلى غير ذلك من نشاطات ترويحية [2] .

و تتمــيز الشــواطئ الليبية برصيف قاري ليس عميقاً في أجزاء كثيرة منه ، حيث يلاحــظ بــأن خط عمق 100 متر يبتعد إلى حوالي 20 كم في خليج البمبا ، وخليج سرت ، وأغلــب الســواحل الغربية ، في حين نراه يقترب من الشاطئ في بعض الأماكن ، كما هو الحــال في السواحل المطلة على حافة الجبل الأخضر حيث يبلغ حوالي 8 كم . أما في خليج طــبرق ورأس التيــن فــإن هذا العمق يقترب إلى حوالي 5 كم [3] ،ويوجد في هذا النطاق المائــي مجموعــة من الجزر الصغيرة ، مثل جزيرة فروه بالقرب من أبي كماش في شمال غرب البلاد . ومجموعة الجزر الواقعة في شمال خليج البمبا في شمال شرق البلاد ، وهذه الجــزر هــي : أم الترابــي ، ومصراته ، والوطيه ، والبرذعه ، والعتبه . ولا تتجاوز حجم بعضها الكيلومتر الواحد ، وهى خالية من أي نشاط بشري في الوقت الحالي فيما عدا كونها ملجأ لبعض سفن الصيد عندما تشتد الرياح [4] .

---

(1) خالد رمضان ، المرجع السابق ، ص 156 .

(2) Micozkowzki , Z . , Op . Cit . , p . 243 .

(3) محمد المبروك المهدوى ، المرجع السابق ، ص 29 .

(4) نفس المرجع ، ص 22 .

ويمكن أن تستخدم هذه الجزر في المستقبل في استقطاب أعداد كبيرة من السائحين عندما تطور هذه الصناعة مستقبلاً . أما الجزء الثاني من الشاطئ والذي يعرف باسم الشاطئBeach Zone فهو يبدأ من آخر نقطة لمياه البحر ويمتد في اليابس بمسافة تتراوح فيما بين 200 – 500 متر . ويشمل هذا النطاق التكوينات التي تراكمت بفعل الأمواج كالحصى والرمال ، وهذا الجزء هو الذي يمضي فيه السائحون أغلب أوقات فراغهم ، ومن هنا تأتي أهميته القصوى لحركة النشاط السياحي ، ويشترط في هذه الشواطئ بأن لا يقل طولها عن الكيلومتر الواحد [1] .

ويلاحظ على نطاق الشاطئ الليبي بأنه يتكون من إرسابات رملية وحصوية في أغلب أجزائه (صور3.2,2.2,1.2) فيما عدا الأماكن التي تقترب فيها حواف الهضاب من هذه الشواطئ ولذلك تصبح صخرية (صور5.2,4.2)، كما يلاحظ على خط الساحل الليبي استقامته في أغلب الأحيان فيما عدا بعض الأماكن التي يدخل فيها البحر على شكل خلجان صغيرة في مصبات الأودية الجافة ، أو عندما تدخل بعض الالسنه الصخرية أو الرؤوس في داخل البحر كما هو الحال في رأس التين ورأس الهلال ، ورأس عامر ، ورأس لا نوف ، ورأس المسن ، ورأس اجدير في أقصى غرب البلاد [2] .

وإذا تتبعنا الشواطئ الليبية من الغرب إلى الشرق ؛ فإننا نلاحظ بأن الشواطئ الممتدة من الحدود التونسية وحتى مدينة الخمس الواقعة إلى الشرق من مدينة طرابلس ، تتميز بالاستقامة في أغلب اجزائها وتقل بها الخلجان وتكثر بها الكثبان الرملية وبصفة خاصة في المنطقة الواقعة إلى الغرب من مدينة طرابلس ، أما الشواطئ الواقعة إلى الشرق من طرابلس فتبدو ضيقة نتيجة لاقتراب حافة مرتفعات الجبل الغربي من البحر [3] ، انظر شكل رقم (8.2) ، ومن أهم شواطئ هذه المنطقة الأكثر صلاحية للنشاط السياحي ؛ شاطئ جزيرة فروه ، وشواطئ زواره ، وشاطئ جنزور ، وشاطئ صرمان ، وشاطئ تاجوراء ، وشاطئ جزيرة الحمام [4] ، أما الشواطئ الممتدة فيما بين الخمس ومصراته ، فإنها تتصف بالضيق في الشمال الغربي لاقتراب حافة الجبل الغربي من البحر ، و أما أهم شواطئها فهي : شاطئ زليتن ، وشاطئ مصراته .

وتأخذ الشواطئ في الاتساع مرة أخري إلى الشرق من مدينة مصراته في المناطق المحيطة بخليج سرت والممتدة حتى مدينة بنغازى كما هو موضح فى الاشكال(9.2-11.2) . وتوجد بجنوب خليج سرت مجموعة من الشواطئ الملائمة للسياحة ، ولكن المنطقة غير آهلة بالسكان . كما تظهر مجموعة من الشواطئ الجيدة ابتداءً من جنوب بنغازى بحوالى 60 كم وحتى مدينة طلميثة شمال شرق بنغازى وأهم هذه الشواطئ هى : شاطئ قمينس ، و قار يونس ، وجليانه ، وتوكره وطلميثة [5] انظر شكل رقم (12.2) ، ولكن هذه الشواطئ تضيق مرة أخرى ابتداءً من مدينة توكره وحتى مدينة درنه ، نتيجة لاقتراب حافة الجبل الأخضر من البحر وأهم هذه الشواطئ هى : شاطئ الحمامه ، وسوسه ، ورأس الهلال ، ودرنه ، أنظر الشكل رقم (13.2).

---

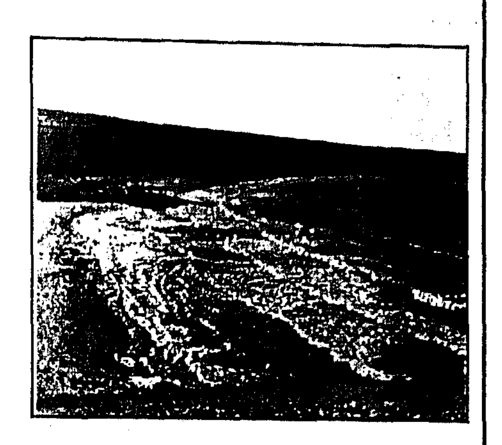
(1) Mieozkowzki, Z., Op. Cit., pp. 243 - 244.

(2) فتحي أحمد الهرام (1995) الجماهيرية دراسة في الجغرافيا ، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والأعلان سرت ، ص 99 – 101

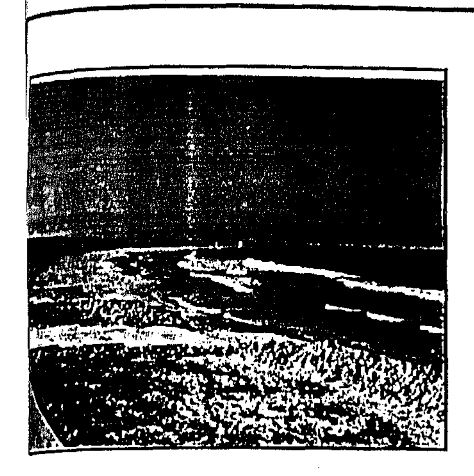
(3) نفس المرجع ، ص 102 .

(4) المكتب الاستشارى الوطنى (1981) مخطط التنمية السياحية الجزء الأول ، قسم الامكانيات السياحية ، أمانة الاقتصاد مصلحة السياحة والمعارض طرابلس ، ص 156 – 158

(5) نفس المرجع ، ص 161 .



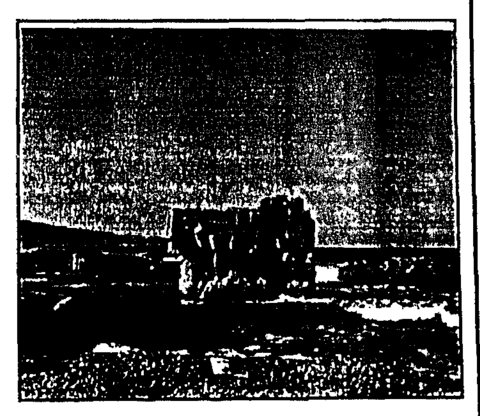
صورة (1.2) شواطئ رملية (وادي العودة – طبرق)



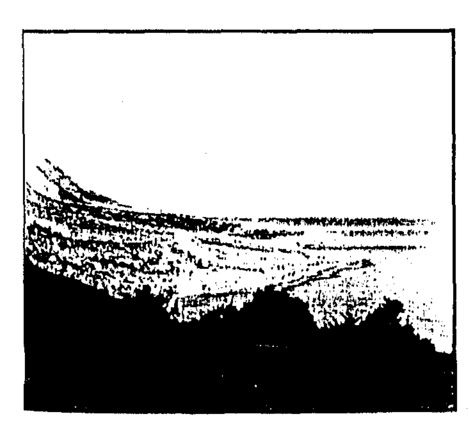
صورة (2.2) شواطئ رملية حصوية(خليج طبرق)



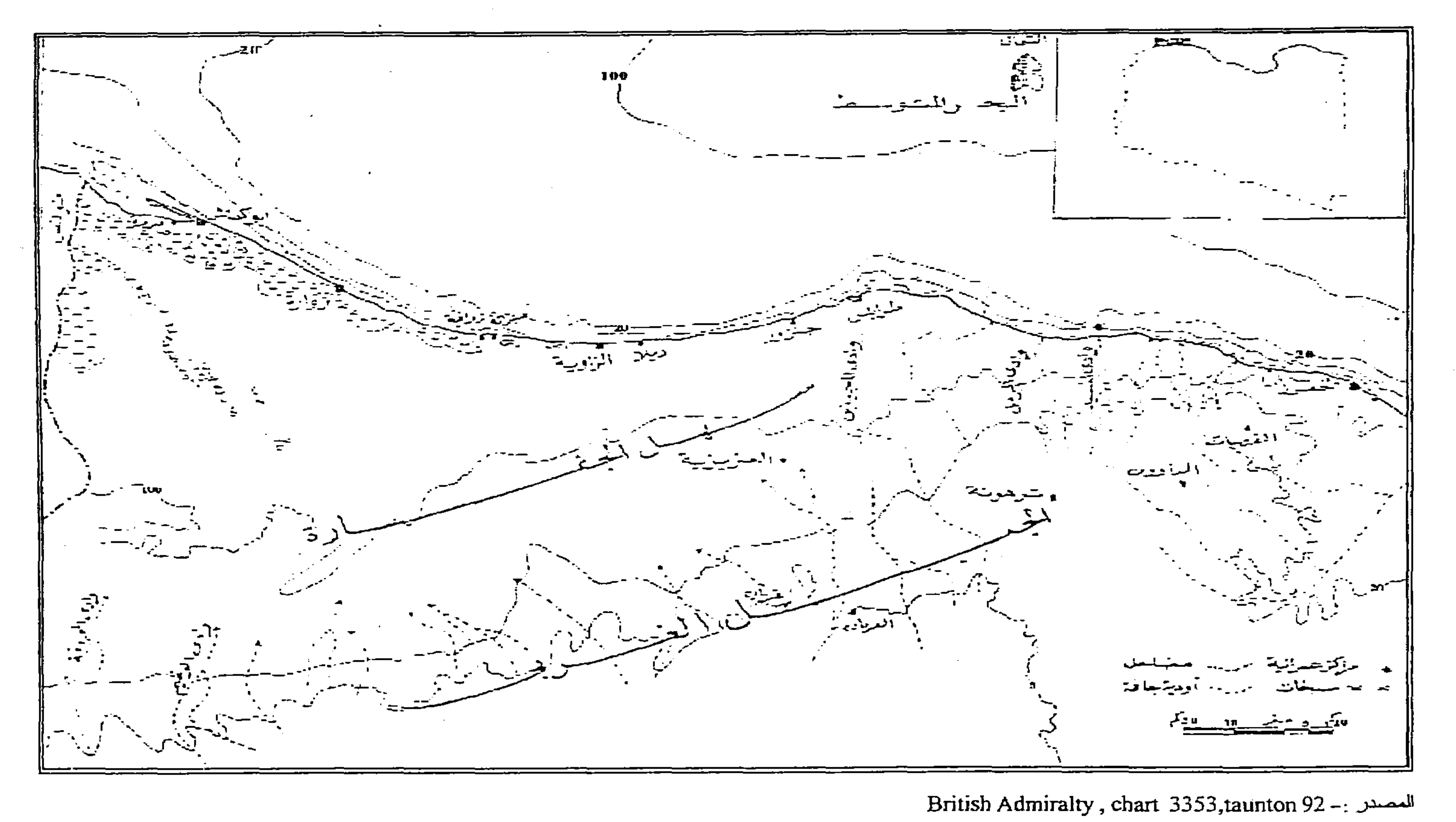
صورة (3.2) شواطئ رملية (مصيف سوسة)



صورة (4.2) شواطئ صخرية (سوسة الأثرية)

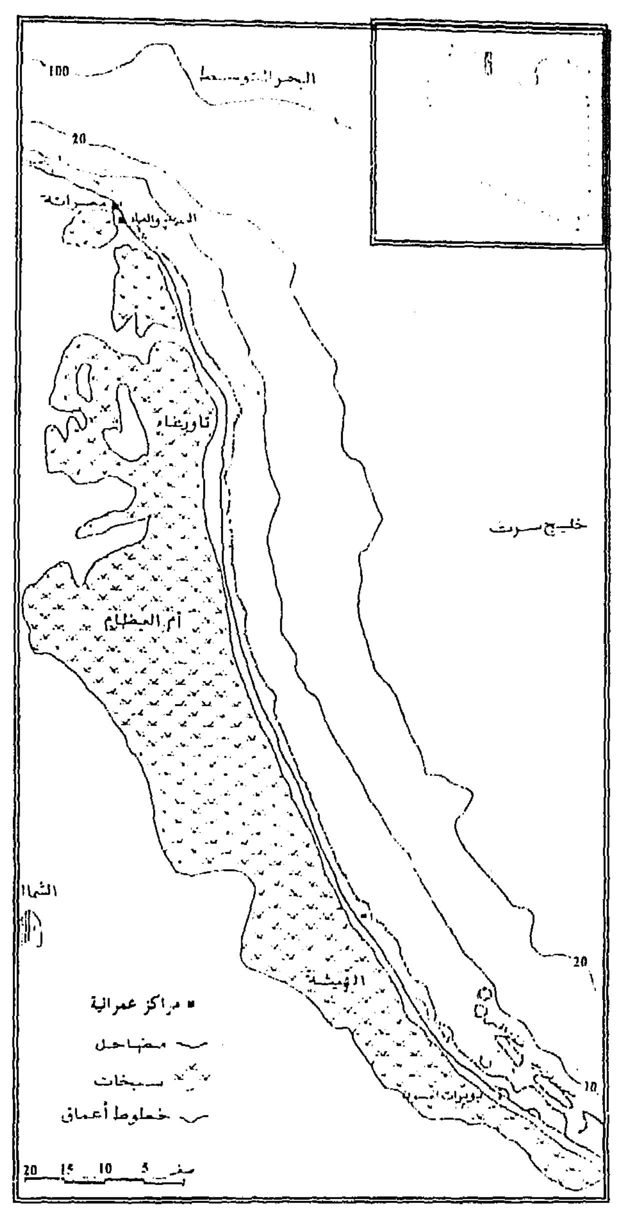


صورة (5.2) جروف بحرية(شرق رأس الهلال)

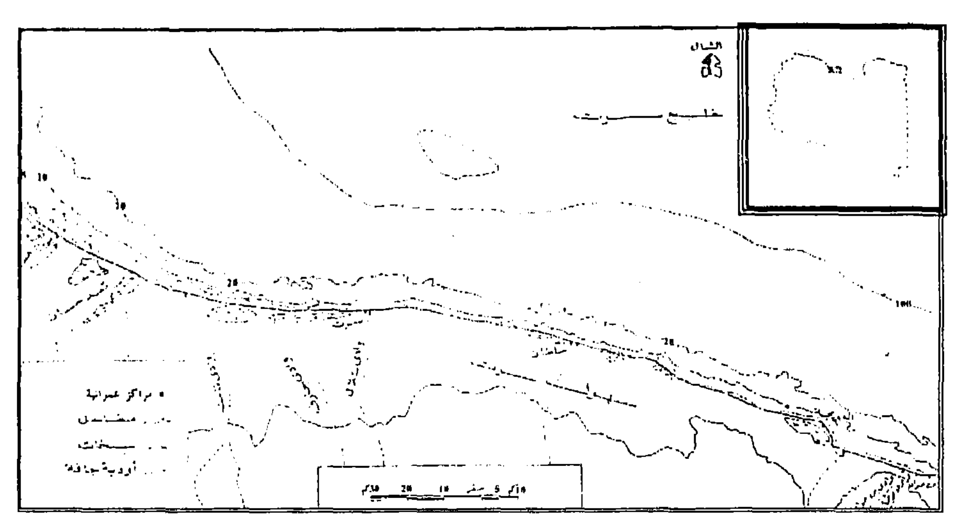


المصدر :- British Admiralty , chart 3353,taunton 92

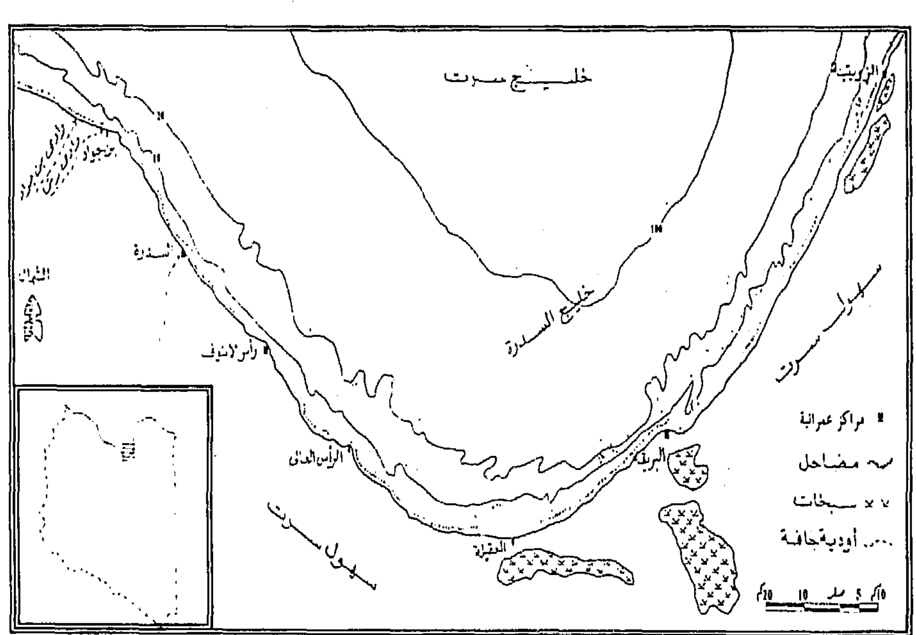
شكل (8.2) السهل الساحلي فيمابين راس جدير والخمس



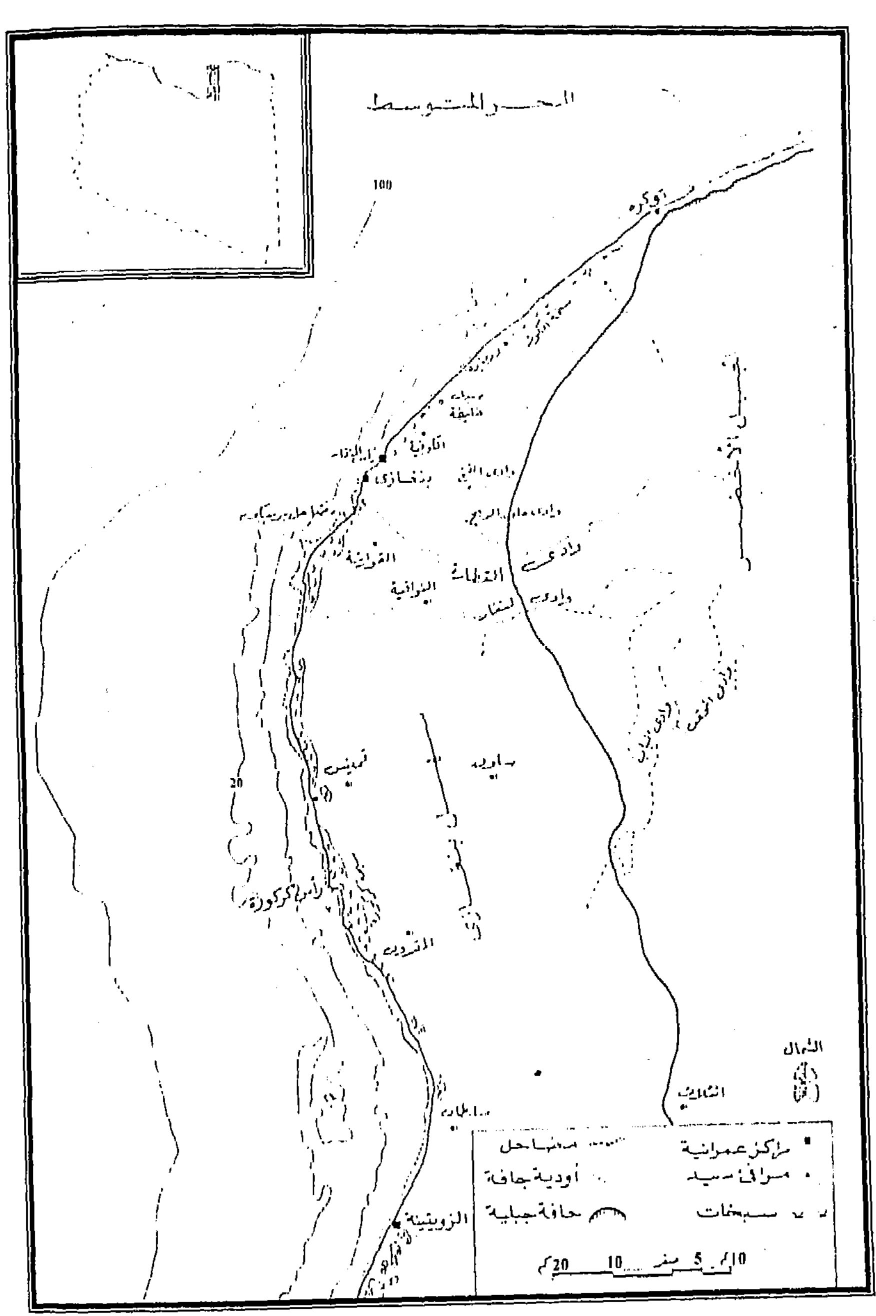
المصدر British Admiralty Chart , 3353 Taunton , 1992
الشكل رقم (9.2) السهل الساحلي فيما بين مصراته و بويرات الحسون



المصدر British Admiralty Chart , 3353 Taunton , 1991
شكل (10.2) السهل الساحلي فيما بين بويرات الحسون وبن جواد



المصدر British Admiralty Chart , 3353 Taunton , 1992
شكل (11.2) السهل الساحلي فيما بين بن جواد وميناء زويتينة



المصدر British Admiralty Chart , 3353 Taunton , 1991
شكل (12.2) السهل الساحلي فيما بين زويتينة وتوكرة

ثــم تظهــر مرة أخرى الشواطئ الجيدة بعد منطقة البمبا والتي يغلب عليها الطابع المــتعرج لوجود بعض الخلجان ، مثل خليج البمبا ، وخليج عين الغزالة ، وخليج طبرق ، وخليج البردى . كما تظهر في هذه المنطقة الشواطئ الرملية ناصعة البياض مثل شواطئ : القرضبة ، والسهل والعودة ، وطبرق ورأس بياض والعقيلة الشرقية ، مرسى لك ، وأخيراً شاطئ البردى قرب الحدود الليبية المصرية ، انظر الشكل رقم (14.2) .

أمـــا الجــزء الثالث و الأخير المكون للشواطئ فهو الظهير Hinter Land وهذا الجــزء هو المحاذى للشواطئ وهو الذى يعيش فيه السكان المحليون ، وتتوفر به الخدمات اللازمـــة للســـياحة مثل مرافق الايواء والنقل والمواصلات ، كما توجد به مراكز العمران ، وفي ليبيا يتكون هذا الجزء من سهول أو هضاب أو صحراء .

وتشـــير إحصائيات عام 1994 ، إلى أن حـــوالي 90% من سكان ليبيا يعيشون فى هـــذا الظهـــير [1] ، كما أن أكثر من 50% من سكان ليبيا يتركزون في القطبين الرئيسيين طـــرابلس وبـــنغازى [2] ، ويوجــد بهاتيـــن المدينتين أكبر مطارين دوليين في البلاد وأكبر ميناءيـــن تجاريتيـــن كذلـــك . كما يمتد الطريق الساحلي من شرق البلاد إلى غربها محاذياً للشواطئ

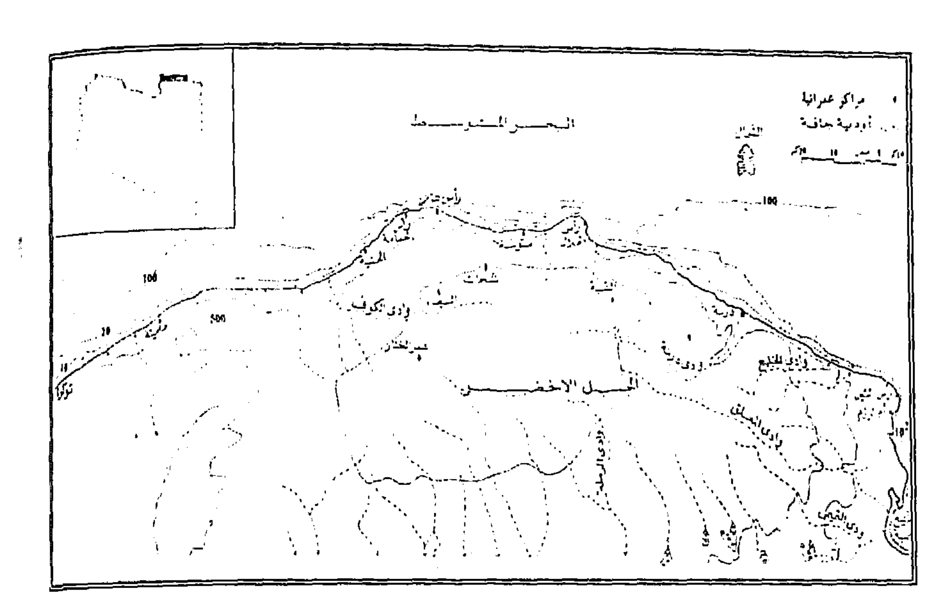
وهكـــذا نرى بأن الشواطئ الليبية بأبعادها الثلاثة السابقة الذكر تمثل مورداً سياحيا هامـــا لا يقـــل أهمية بعض السواحل العالمية .فهى ذات مناخ معتدل أغلب فصول وتقل بها الـــرياح العاصـــفة ، وتمتاز أيضاً بشواطئها الرملية الطويلة وبتباين خلفياتها الطبيعية من مراكـــز حضــــرية هامـــة تتوفر بها بعض الخدمات السياحية وتمثل هذه المدن أيضا سوقا سياحية كبيره في المستقبل .

وتجـــدر الإشـــارة هنا إلى وجود بعض المشكلات البيئية الناجمة عن التلوث النفطي قـــرب الموانـــئ النفطـــية بالإضافة إلى تلوث الناجم عن تخلص المراكز العمرانية من مياه الصرف في البحر وكذلك تخلص بعض المصانع من نفاياتها في البحر . وهذه الملوثات قد تسبب أضرارا بيئية إذا لم تتخذ الإجراءات والقوانين للحد منها .

2.3.2.2 الجبل الأخضر : -

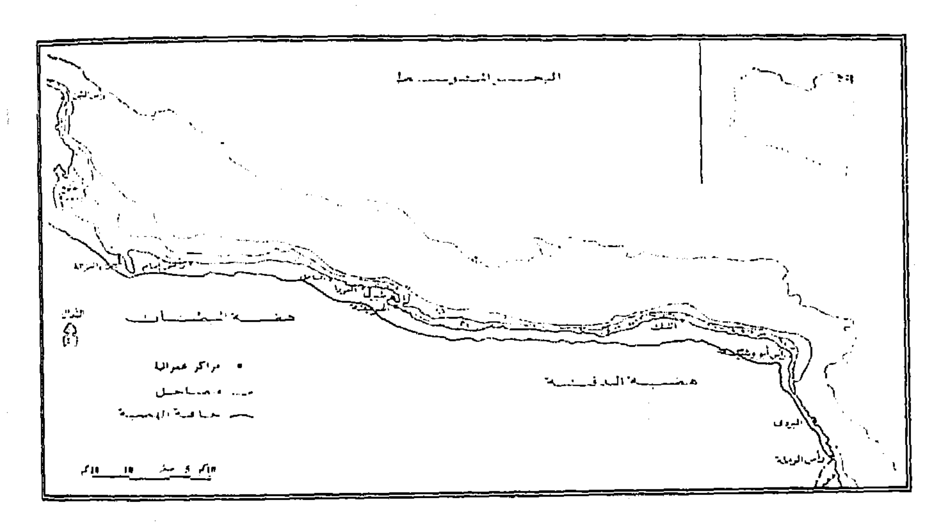
يعتـــبر الجبل الأخضر غني بالمقومات السياحية الطبيعية وذلك بسبب قربه مـــن الســـواحل وطبيعـــته المناخية والنباتية المميزة . هذه المزايا قد تستغل سياحياً ولكن بحكمه شديدة تحمى مقدراته من التلف وتعمل على صيانتها حاضراً ومستقبلاً .
يقـــع الجبل الأخضر في الجزء الشمالي الشرقي من البلاد ويمتد فيما بين خليج البمبا شرقا إلـــى خليج سرت غرباً بمسافة تبلغ حوالى 300 كم [3] . ويتكون الجبل الأخضر من ثلاث درجات متميزة [4] ، يبلغ أرتفاع الدرجة الأولى ما بين 250-300 متراً فوق سطح البحـــر

(1) الهيئة الوطنية للمعلومات والتوثيق (1995) ، النتائج النهائية للتعداد العام للسكان طرابلس الهيئة الوطنية للمعلومات والتوثيق .
(2) سعد خليل القزيرى (1997) تنمية السياحة البحرية وتخطيطها ، بحث مقدم في ندوة السياحة في ليبيا الامكانيات والمعوقات بنغازى ، ص 8 .
(3) محمد المبروك المهدوى ، المرجع السابق ، ص 36 .
(4) جوده حسنين جوده (1973) ابحاث في جيمورفولوجية الأراضي الليبية، منشورات الجامعة الليبية كلية الأداب ، بنغازى ، ص 43 .



المصدر British Admiralty Chart , 3353 Taunton , 1992

شكل (13.2) السهل الساحلي فيما بين توكرة وخليج البمبة



المصدر British Admiralty Chart , 3353 Taunton , 1992

شكل (14.2) السهل الساحلي فيما بين البمبة وراس الرملة

وتضـم هـذه المنطقة أكبر وأغني الأراضي الزراعية في ليبيا في سهل المرج والأبيار أما الدرجـة الثانـية فتـبلغ إرتفاعها ما بين 450-600 متراً وتقع عليها بعض المدن الهامة كالبيضـاء وشـحات والقـبة – أما الدرجة الثالثة فتشمل أعلى أجزاء الجبل الأخضر وهى منطقة صغيرة يبلغ إرتفاعها حوالي 880 مترا [1] .

وتتخلـل هذه الهضبة مجموعة من الأودية شديدة العمق في جميع الاتجاهات . ومن أهم هذه الوديان التي تنحدر نحو الشمال ، وادى درنه (صورة 6.2)، وادى الكوف(7.2) ، و وادى الدبوسـية (8.2) ، و وادى الأنجيل ، و وادى أبو ضحاك . أما الوديان التي تنحدر شـرقا فمن أهمها ، وادى المعلق ووادى التميمي ، والوديان التي تنحدر جنوبا مثل وادى سمالوس ووادى تماثلو ووادى الرمل .

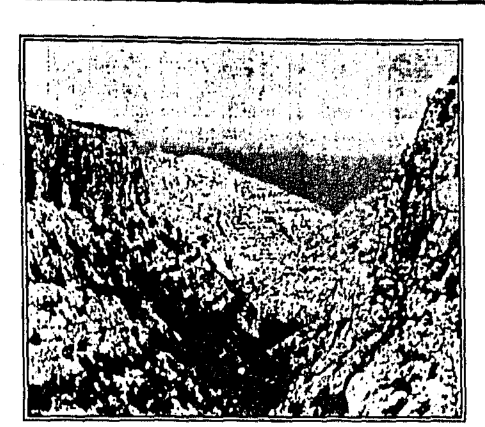
وأهـم الأوديـة المـتجهة غـربا تجاه سهل بنغازى فأهمها وادى القطارة ووادى السـلايب [2]،انظـر الشكل السابق رقم (13.2). ويعتبر الجبل الأخضر أغنى مناطق ليبيا بنـباتاته الطبيعـية ، حيث تنمو حياة نباتية كثيفة نسبياً مكونه من غابات وشجيرات دائمة الخضـرة وخاصة على سفوحه الشمالية المواجهة للرياح الممطرة (صورة 9.2) و(صورة 10.2)، بينما تقل كثافة هذه النباتات الطبيعية بالاتجاه جنوباً حتى تظهر النباتات الصحراوية ، ومـن أهم أشجار الغابات في الجبل الأخضر أشجار العرعر Juniperus Phoenicca الموجودة في المنطقة الممتدة فيما بين جردس ومراوه ومناطق متفرقة أخرى ، والبطوم Pistacia Atlantica ، والذى ينمو في أغلب أنحاء الجبل ، والصنوبر Pinus الذى يوجد في الشمال الشرقي على سفوح وحافات الوديان ، والشمارى Arbutu Pavarii الـذى يـتركز فـي منطقة وادى الكوف ولملوده وكذلك أشجار الأرز التي تمتد بين لملوده والبيضـاء. أمـا الزيتون البرى فهو يغطى أجزاءً كثيرة من الحافات والوديان وخاصة فيما بين منطقتي الغريب وبطة ، هذا بالإضافة إلى النباتات والأعشاب الأخرى [3] .

كمـا تنتشـر فـي الجـبل الأخضر مجموعة من الظواهر الكارستيه ذات الجاذبية الخاصـة للسـائحين بسـبب تكويـناتها الجيولوجية المميزة ، ويرجع جوده حسنين جوده (1973) ، أسـباب تكوين هذه الظواهر إلى طبيعة الصخور الأيوسينيه والميوسنيه اللينه المكونه للجبل الأخضر وكذلك الكسور الإقليمية التي حدثت بتأثير رفع الجبل الأخضر ، فكان " يكفي أن تنفتح أصغر الكسور لكي تختفي المياه خلالها بسرعة محللة ومذيبه للجير ومن ثـم توسـيع الثغرات والفتحات والشقوق وتشكيلها في قنوات وكهوف " [4] . وقد تم حصر حوالـي 62 نقطة كارستيه في المنطقة الوسطي من الجبل الأخضر ومن أهمها كهف زاوية القصـور وكهـف عيـن الحفرة [5] . وتحتاج هذه الكهوف إلى مزيد من الرصد والتحديد لأماكنها ومعرفة مدى إمكانية تطويرها للحذ السياحي .

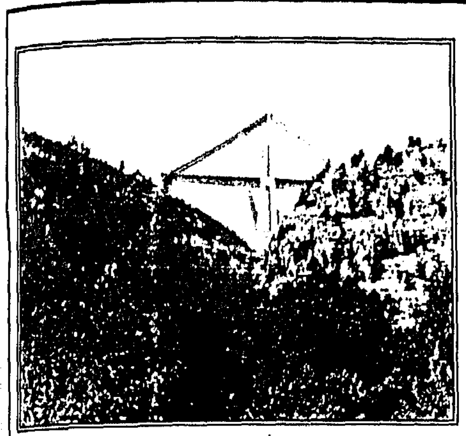
ونظـراً لأهمية الجبل الخضر الإقتصادية وخصوصيته المناخية والنباتية والحيوانية، وتبايـن أشـكال سحطه فقد سعت الدولة في عام 1978 إلى الشروع في انشاء أكبر منتزه وطنـي بـوادي الكوف، تقدر مساحتها بحوالي 100.000 هكتار، منها 50.000 هكتار من الأراضي الجبلية والساحلية.

---

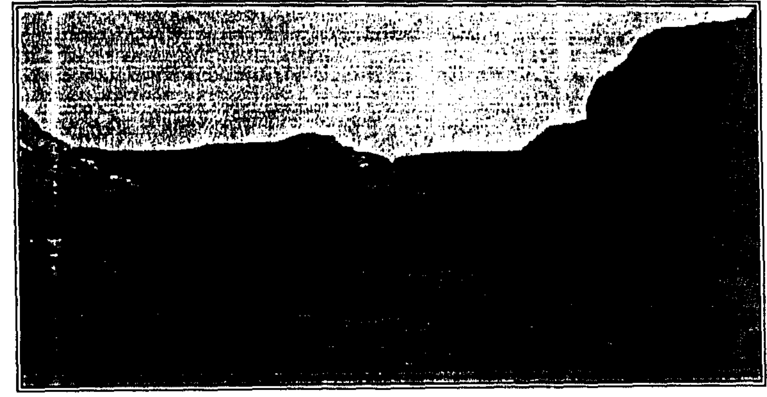
(1) أبو القاسم محمد العزابي ، المرجع السابق ، ص 34 .
(2) خالد رمضان ، المرجع السابق ، ص 26 – 27 .
(3) نفس المرجع ، ص 109 .
(4) جوده حسنين جوده ، المرجع السابق ، ص 79 .
(5) سالم محمد الزوام (1995) الجبل الخضر دراسة في الجغرافيا الطبيعية، منشورات جامعة قاريونس ، كلية الآداب ، بنغازى ، ص 35 .



صورة (6.2) وادي درنة



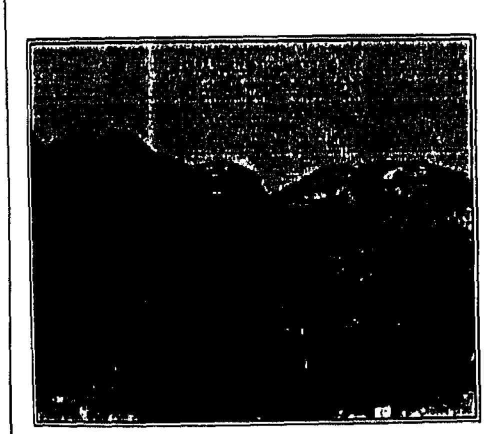
صورة (7.2) وادي الكوف



صورة (8.2) وادي الدبوسية



صورة (9.2) الغطاء النباتي قرب رأس الهلال



صورة (10.2) الغطاء النباتي على مرتفعات الحافة الشمالية

طبيعة الجبل الاخضر

ويهدف هذا المشروع إلى حماية الموارد الطبيعية وتأمين استمرار المتجدد منـــها ، واستغلاله استغلالاً واعيا وتطوير المنطقة لخدمة الأغراض السياحية بالإضافة إلـــى تقديـــم القاعدة العلمية للبحوث التطبيقية للجامعات والمعاهد ومؤسسات البحث العلمـــي [1] . إلا أن هذا المشروع قد تقلص إلى حوالي 16 ألف هكتار ويعانى من مشكلات عديدة .

3.3.2.2 أشكال سطح الصحراء :

تمثل الصحراء إقليماً آخر ذا خصوصية طبيعية مميزه للنشاط السياحي ، لما تنفرد به من بيئة جافة وأشكال مورفولوجية متباينـــة كمـــا هـــو موضـــح فـــي صـــور (14.2،13.2،12.2،11.2) ومناخ دافئ شتاءً ، هذه المواصفات تعتبر عوامل جـــذب ســـياحية وخاصة في مجال السياحة الدولية .

تمتد الصحراء الليبية إلى الجنوب من المرتفعات الشمالية وجنـــوب خليـــج سرت حتى الحدود الليبية الجنوبية مع تشاد والنيجر وجزء من الأراضي الليبية [2] . وعلـــى الرغم من شدة تجانسها مناخياً إلا أنها تتباين في أشكال سطحها ، فهناك الجبال البركانيـــة والمنخفضات المغلقة والأحواض والسهول التحاتيه ، والعروق الرملية والسرير والحمـــاده أنظر الشكل رقم (15.2) ويمكن تقسيم الصحراء الليبية إلى الوحدات التضاريسية التالية :

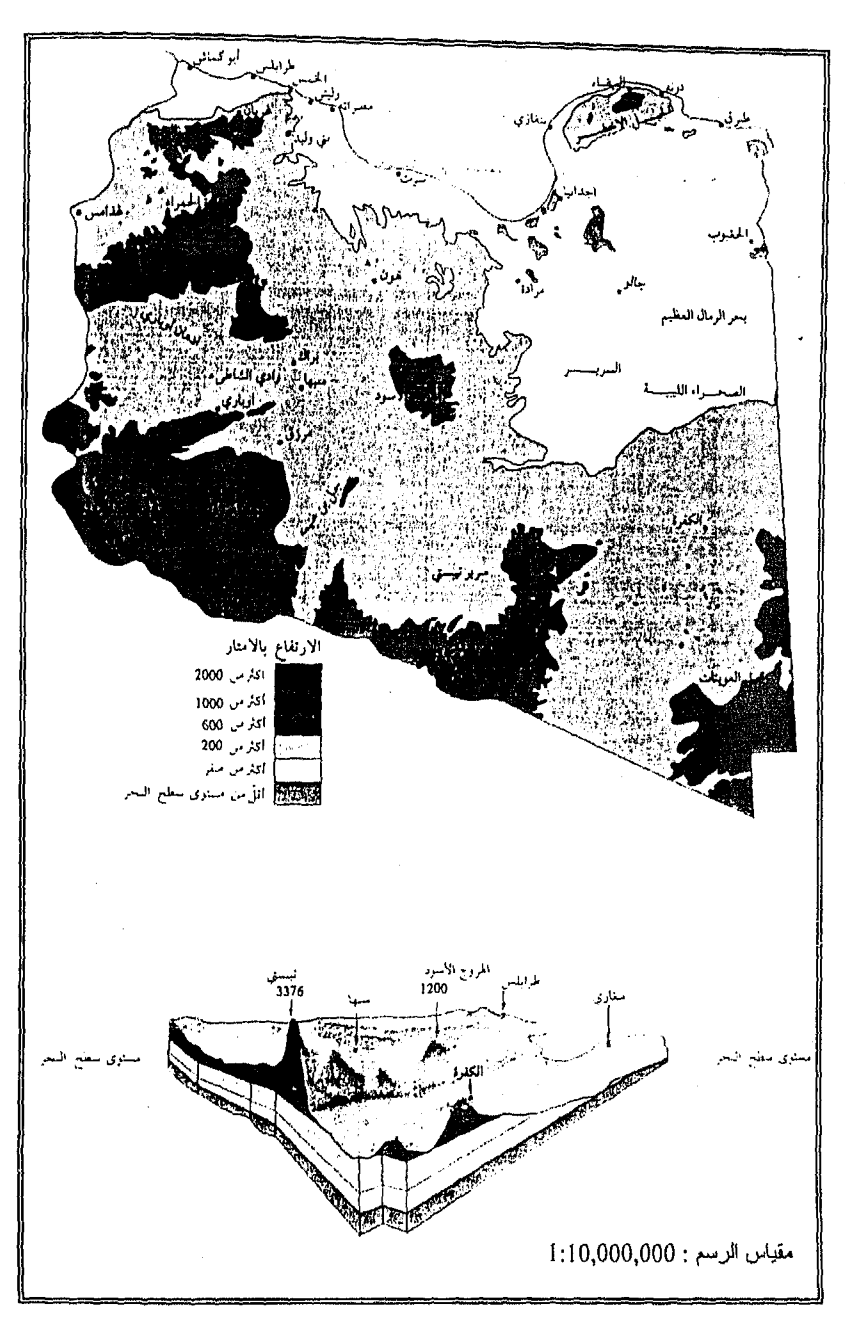
1- المنخفضات : وهي مجموعة من الأحواض المنخفضة والمختلفة الأحجام ، وتوجـــد بها مجموعة من الواحات المأهولة بالسكان نظراً لتوافر المياه ، كما توجد أيضاً بـــهذه المنخفضات بعض البحيرات الضحلة والسبخات .

وتنقسم هذه المنخفضات إلى قسمين ؛ المنخفضات الشمالية والمنخفضات الجنوبية ، حيث تمتد المنخفضات الشمالية من الشرق إلى الغرب بين دائرتي عرض 29ْ – 30 شـــمالاً تقريبا. وتشغل عدة واحات من أهمها : الجغبوب ، جالو ، أوجله ، أجخرة ، مراده ، الجفـــرة وأخيراً غدامس على الحدود الليبية التونسية الجزائرية ، أما المنخفضات الجنوبية فتمثل في منخفض الكفرة و فزان الواقعين بين خطي عرض 23ْ-26ْ شـــمالاً تقريبـــاً تشـــغل هـــذه المنخفضات عدة واحات من أهمها ، الجوف ، و تازربو ، و بريمه ، وربيانه فـــي حـــوض الكفرة ، أما في حوض فزان فهناك واحات سبها ، و الزيغن ، وبراك ، الفقهاء ، وأوبـــاري، ومرزق وغات وغيرها .

2- الهضاب الصخرية : تتكون الصحراء الليبية من هضبة مترامية الأطـــراف ومتوســـطة الأرتفاع تنحدر تدريجياً من الجنوب إلى الشمال بصفة عامة. وقد شكلت عوامل التعرية هـــذه الهضبة في ثلاث مظاهر طبيعية مختلفة فـيظهر بعضها على شكل هضـــاب صخريـــة مثـــل هضبة الحمادة الحمراء وحمادة مرزق ، كما يغطى جزء من هذه الهضبة مساحات شاســـعة من التكوينات الحصوية مثل سرير كلانشيو . ويكسو أجزاءاً كبيرة منها الكثبـــان الرمليـــة الهائلة مثل بحر الرمال العظيم وادهان مرزق واوباري [3] .

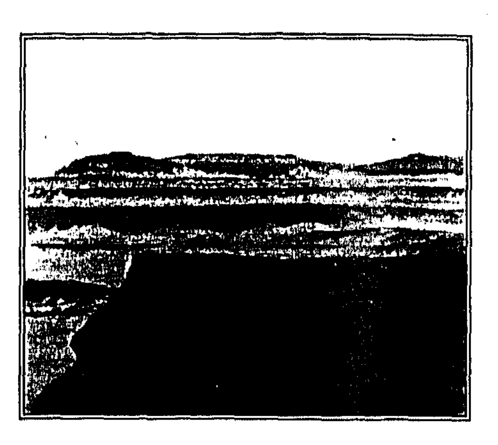
---

(1) المركز العربي لدراسات المناطق الجافة والأراضي القاحلة (1984) مشروع دراسة منـــتزه الكـــوف الوطني التقرير النهائي ، دمشق ص 1 – 2 .
(2) محمد المبروك المهدوي ، المرجع ، ص 38 .
(3) فتحى أحمد الهرام ، المرجع السابق ، ص 139.

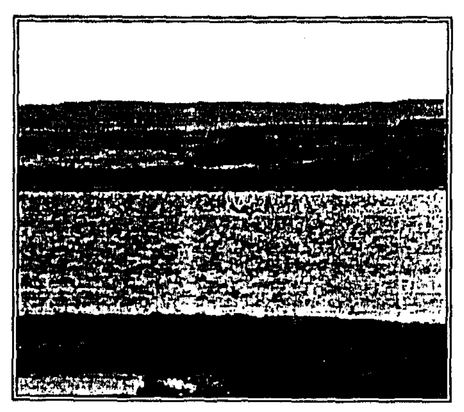


المصدر : الاطلس التعليمي 1978

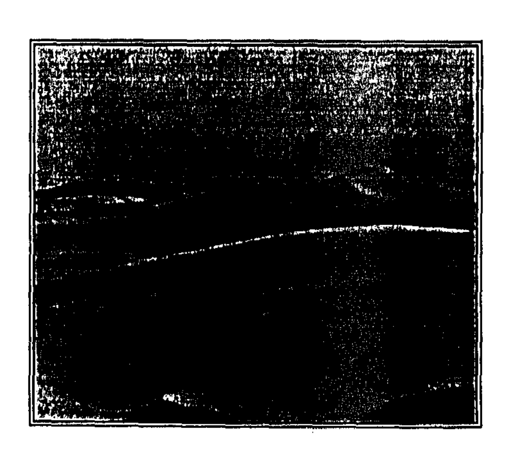
شكل (15.2) تضاريس ليبيا



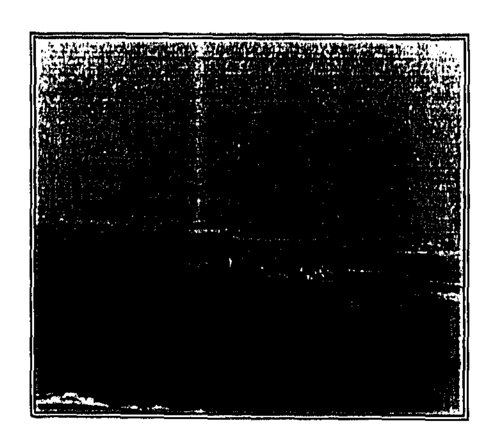
صورة (11.2) حواف المنخفضات الصحراوية (الجغبوب)



صورة (12.2)البحيرات الصحراوية (بحيرة الملفى، الجغبوب)



صورة (13.2) الاشكال الرملية (بحر الرمال العظيم)



صورة (14.2) تباين شكل الارض (الجغبوب)

3- المرتفعات الصحراوية : وتوجد هذه الجبال على حواف الهضبة الجنوبية ، والجنوبية الشرقية والجنوبية الغربية وكذلك فى الوسط ، وتتمثل في جبال تبستي (3,376 م) وجبال اكاكوس (1,428 م) وجبل العوينات (1,435 م) ، أمـــــا في الوسط فجبل الهروج الاسود (1,200 م) وجبل السوداء (1) .

وهكذا نرى أن الاختلافات البيئية في هذا الأقليم كثيرة ومتنوعة تجعلها وجهات للجذب السياحي ، مضافا إليها نمط الحياة المميز والغني بالتراث لسكان الواحات المتناثرة بأقليم الصحراء .

اجمالا يبدو واضحا تتمتع ليبيا بمزايا جذب سياحية طبيعية كثيرة يمكن استغلالها في تنمية صناعة السياحة ، فقد أهلها موقعها الجغرافي بأن تربط بين الشرق والغرب ، وكذلك بأن تكون على صلة بدول حوض البحر المتوسط وسط أفريقيا مما أثراها تاريخيا وثقافيا وحضاريا .

كما أثر موقعها على البحر المتوسط بأن تتمتع بمناخ معتدل أغلب السنة على السواحل وبمناخ دافئ في فصل الشتاء في الأقليم الصحراوي ، وتمتلك ليبيا أيضا ثروة هائلة من الشواطئ البحرية ذات المواصفات الطبيعية المماثلة لتلك ذات الشهرة السياحية العالمية ، أضف إلى ذلك أشكال سطح الأرض المختلفة من جبال ومنخفضات وتكوينات جيولوجية مميزة سواء في المنطقة الجبلية أو الصحراوية .

3.2 المقومات البشرية

تنقسم هذه المقومات إلى قسمين ؛ قسم تاريخي ثقافي ويشمل التراث التاريخي الإنساني ومعالم تلك الحضارات ، أما القسم الآخر فهو يتمثل في البنية التحتية والخدمية ، والتي تعتبر هامة لقيام صناعة السياحة ونجاحها .

1.3.2 المقومات التاريخية والثقافية :

تنتشر في ليبيا معالم تاريخية كثيرة تمتد من عصور ما قبل التاريخ مرورا بالعصور الفينيقية ، والأغريقية ، والرومانية ، والإسلامية ، وتعتبر هذه المعالم من أهم مصادر الجذب السياحي في ليبيا . فمن المعروف بأن السياحة التاريخية تعتبر من بين أهم أنماط السياحة أنتشارا في العالم بأسره ، حيث تتدفق سنويا أعداد هائلة من سائحى العالم في مختلف أنحاء العالم قاصدة المناطق التي تحوى معالم جذب تاريخية .
وسوف نستعرض فيما يلي بإختصار لأهم هذه المعالم التاريخية في ليبيا .

(1) أمانة التخطيط ، مصلحة المساحة (1978) الاطلس الوطني ، ستكولم ، ص 27 – 30.

1.1.3.2عصر ما قبل التاريخ : لقد أدت الظروف المناخية الرطبه خلال عصر البلايوستوسين إلى توفر المياه في منطقة الصحراء الكبرى الحاليه الأمر الذى ساعد على معيشة الأنسان الأول بها، وظهور بدايات الحضارة الإنسانية [1] ، ويستدل على ذلك بما تركه من رسوم ونقوش على الصخور ومن أدوات كان يستخدمها في تلك الحقب التي تعود إلى حوالي عشرة آلاف سنة قبل الميلاد [2] . انظر صورة رقم (15.2).

وتوجد النقوش الصخرية لأنسان ما قبل التاريخ في وادي الزيعن غربي مرزق ، وفي وادي الآجال ، والمكنوسة ، وجبل زنككرا جنوب جرمة وكذلك في وادي برجوج غرب فزان وجبل غنيمة شرقها .

2.1.3.2 الحضارة الفينيقية : لقد بدأ إتصال الفينيقيين بسواحل شمال إفريقيا في فتره مبكرة من نشأة هذه الحضارة ، وذلك لغرض التزود بما يحتاجونه خلال رحلاتهم الطويلة ، وأسسوا بعض المراكز التجارية على تلك السواحل والتي كان من أشهرها مدينة قرطاجة بتونس الحالية. والتي أصبحت فيما بعد من أهم مراكزهم التجارية قاطبة في شمال أفريقيا ، بعد ذلك أنشأوا المدن الثلاث الشهيرة Tripolis في غرب ليبيا (لبدة ، أويا صبراته) [3]، وقد لعبت هذه المدن الثلاث دوراً بارزاً في تاريخ شمال أفريقيا ، كما ازدهرت بها التجارية نتيجة لسهولة اتصالها بأواسط أفريقيا عبر طرق القوافل التي كانت تعبر الصحراء الكبرى إلى أفريقيا .

3.1.3.2 الحضارة الأغريقية : في الوقت الذي كانت فيه المدن الثلاث تابعة لقرطاجة ، بدأت السواحل الشرقية من ليبيا تقع تحت التأثير الإغريقي ، حيث بدأ الاستيطان الإغريقي في برقة منذ القرن السابع ق . م عند تأسيسهم لمدينة شحات (قورينى) Cyrene في عام 631 ق . م على سفح الجبل الأخضر [4] ، وبعد مائتي عام تمكن الإغريق من بناء خمس مدن Penta polis وهي سوسه Apollonie والمرج Barca وتوكره Tuehiraوبنغازى Hisprids بالإضافة إلى قورينى . وقد ذاعت شهرة هذا الإقليم حينذاك بمدارسه الفلسفية والأدبية والعلمية الشهيرة ، وما أخرجته من مفكرين ومبدعين ، كما أصبحت قورينى أكبر وأجمل مدن العالم القديم تليها في ذلك مدينة أثينا [5] ، وتمثل الصورتان (17.2,16.2) جانباً من هذا التراث.

---

(1) عبد اللطيف محمود البرغوثى (1971) التاريخ الليبي القديم ، من أقدم العصور حتى الفتح الإسلامي ، منشورات الجامعة الليبية دار صادر ،، بيروت، ص 30 .

(2) طــه باقــر (1968) عصــور ما قبل التاريخ في ليبيا وعلاقتها بأصول الحضارات القديمة ، ليبيا في التاريخ، المؤتمر التاريخي 16-23 مارس 1968 الجامعة الليبية كلية الآداب بنغازي ، ص 9 .

(3) جمال حمدان ، مرجع السابق ، ص 17.

(4) كرستيناس برايد وولف (1993) أزهار من قورينا ، ترجمة الهادي مصطفي أبو لقمة ، منشورات جامعة قار يونس ، بنغازي، ص 16 .

(5) نفس المرجع ، ص . 19

4.1.3.2 الحضارة الرومانية : لقد ورثت روما المدن الفينيقية واليونانية بسبب تفوقها العسكري وسيطرتها على البحر المتوسط ، وظلت الإمبراطورية الرومانية تسيطر على السواحل الليبية وبعض الدواخل لما يقرب من 400 عام ، ولقد أبقي الرومان على الطابع المعماري للمدن الفينيقية والإغريقية ، وأضافوا إليها الشخصية والمعمار الروماني كالحمامات والأسواق والمسارح صورة رقم (18.2) والملاعب ومجالس المدن ، كما طوروا نظاما زراعيا فريداً وذلك ببناء شبكة ري قوية معتمداً على مياه الأمطار [1] .

وقد أدخل الرومان خلال سيطرتهم على المنطقة ديانتين ، هما ؛ اليهودية والمسيحية ، أما الأولي فقد نشرها اليهود الذين جلبهم الرومان من فلسطين ، وأما الثانية فقد نشرها الرومان في أغلب مقاطعاتهم الأفريقية بعد اعتناقهم لها [2] .

5.1.3.2 الحضارة العربية الإسلامية: لقد بدأ التأثير العربي الإسلامي دينيا ولغويا وثقافيا منذ عام 642م عندما فتح عمرو بن العاص برقة قادماً من مصر ، ولم ينته عام 663 م حتى كانت أغلب البلاد تحت النفوذ والقوانين الإسلامية .

ولكن التعريب الفعلي لليبيا لم يبدأ إلا منذ القرن الحادي عشر عندما تدفقت قبائل بنى هلال وبني سليم العربية من صعيد مصر بإعداد ضخمة ، مما أدي إلى ظهور الاختلاط العرقي والثقافي مع السكان الأصليين [3] ، وبقيت ليبيا تابعة للدولة الإسلامية إلى أن هاجم الأسبان طرابلس عام 1510 م . وبقى الأسبان في طرابلس إلى أن أستنجد سكان طرابلس بالدولة العثمانية عام 1551 م ، وأصبحت ليبيا منذ ذلك التاريخ إيالة عثمانية لمدة بلغت حوالي 360 عاماً ، إلى أن احتلها الإيطاليون عام 1911 م .

لذلك فإن الآثار الإسلامية تنتشر في كافة أرجاء البلاد وتتمثل في المساجد صورة رقم (19.2) والقلاع ، والحصون ، والمدارس ، سواء في المدن الساحلية أو في الواحات الصحراوية .كما تتمثل أيضاً في الطراز المعماري الإسلامي في عدد من المدن الليبية ، هذا بالإضافة إلى بعض المعالم الإسلامية الأخرى مثل مقبرة صحابة رسول الله ﷺ بمدينة درنة ، وضريح رافع الأنصاري بمدينة البيضاء . بجانب الإرث الإسلامي توجد بعض الآثار المسيحية والمتمثلة في الكنيسة البيزنطية في صبراته ، وكنائس مدينة طلميثة ومدينة سوسه ، هذا بالإضافة إلى معبد القس مرقس مؤسس الكرازه المرقسية المصرية والذي يعود أصله إلى قوريني [4] .

وهناك أيضاً مجموعة من المتاحف القيمة بعضها في حالة جيدة وبعضها الآخر في حالة سيئة ، وأهم هذه المتاحف هي : متحف السراية الحمراء بطرابلس الذي يحوى على خمس متاحف (متحف التاريخي الطبيعي و متحف ما قبل التاريخ ، ومتحف النحت والرسم والمخطوطات ، ومتحف الأزياء ، والمتحف التشكيلي والكلاسيكي) ، وكذلك المتحف

(1) Wright , J . , (1969) . , Libya . , London : Ernest Benn Ltd . , pp 32-33 .

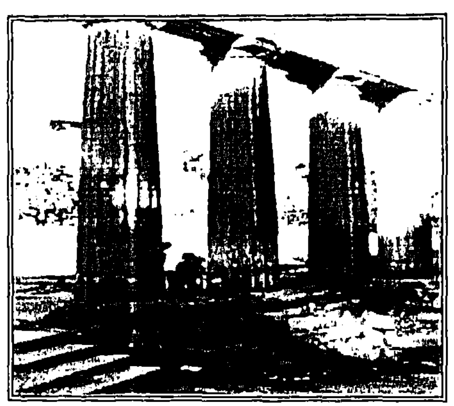
(2) عبداللطيف محمود البرغوثي ، المرجع السابق ، ص 499 – 501 .

(3) نقولا زياده (1958) محاظرات في تاريخ ليبيا من الإستعمار الإيطالي إلى الاستقلال ، جامعة الدول العربية ، معهد الدراسات العالية ص 31-32 .

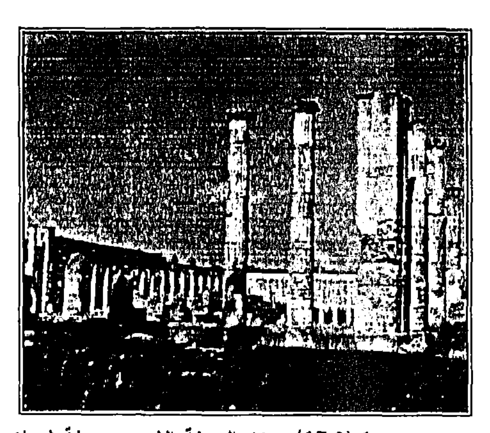
(4) نفس المرجع السابق ، ص 27.



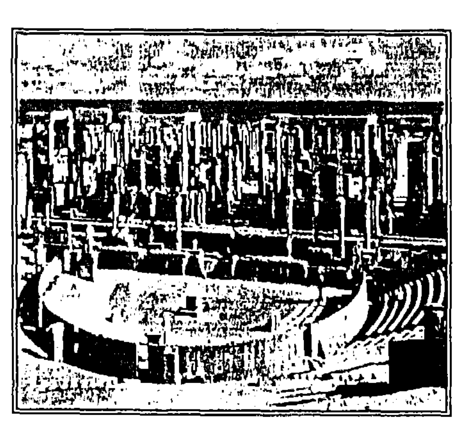
صورة (15.2) رسوم انسان ماقبل التاريخ



صورة (16.2) معبد ابوللو بمدينة شحات الاثرية



صورة (17.2) مركز المدينة الشعبي بمدينة شحات



صورة (18.2) مسرح روماني بمدينة لبدة

معالم تاريخية

الإسلامي في طرابلس ، ومتحف لبدة ، ومتحف المخطوطات القديمة بلبدة ، ومتحف النحت بشحات ومتحف القيقب ، ومتحف توكره ، ومتحف قصر ليبيا ، ومتحف جرمه وأخيرا متحف صبراته.

كما يوجد بالبلاد معلم سياحي حديث متمثل في مواقع الحرب العالمية الثانية ، والتي كانت الأراضي الليبية أهم جبهاتها الحاسمة ، وكانت طبرق أهم ساحات المعارك في شمال افريقيا بسبب أهمية موقعها الإستراتيجي ، وقد أدي صراع الحلفاء والمحور للحفاظ على هذه المدينة إلى معارك طاحنة أدت إلى وفاة آلاف الأفراد من جيوش الدول المختلفة ، ويبد ذلك واضحا من المقابر الحربية المتناثرة حول المدينة صور(22.2,21.2,20.2)، هذه المقابر ذات أهمية خاصة لحكومات تلك الدول ومواطنيها ، ولذوى وأقارب الضحايا بصفة خاصة ، وبالتالي فهذه المواقع ذات أهمية خاصة في الجذب السياحي .
بجانب هذه الكنوز التاريخية تمتلك ليبيا تراثا غنيا ومتعدد الجوانب من الموسيقي والفنون الشعبية الزي و الاحتفالات الشعبية وهي كذلك مصدر للجذب السياحي .

2.3.2مقومات البنية التحتية :

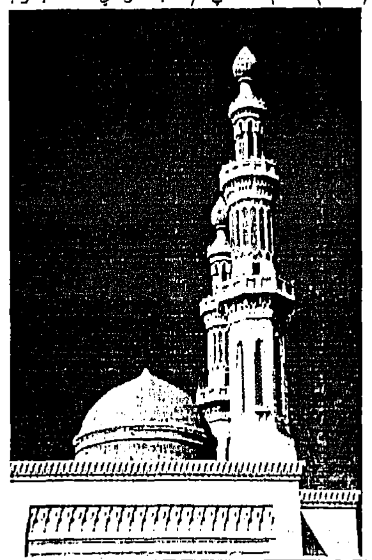
أصبح من المعروف بأن الإقبال على أية منطقة سياحية يظل محدودا مهما كانت جاذبيتها السياحية ، إذا لم تتوفر بها خدمات البنية التحتية من نقل ومواصلات وتسهيلات ضيافة والخدمات الأخرى التي تحتاجها صناعة السياحة ، كما أن الإخفاق في تقديم هذه الخدمات والتسهيلات بالشكل والكيف اللذان يتناسبان مع متطلبات السائحين المختلفة ، فإن ذلك يقود إلى آثار سلبية على صناعة السياحة ، بل ويؤدى إلى فشلها في الغالب . فعناصر الجذب الطبيعية والتاريخية لا بد وأن توازرها عناصر جذب لبنية تحتية متطورة تساهم في تحقيق أهداف العملية السياحية وتزيد الرغبة في التوجه إلى تلك الأماكن السياحية أكثر من مرة .

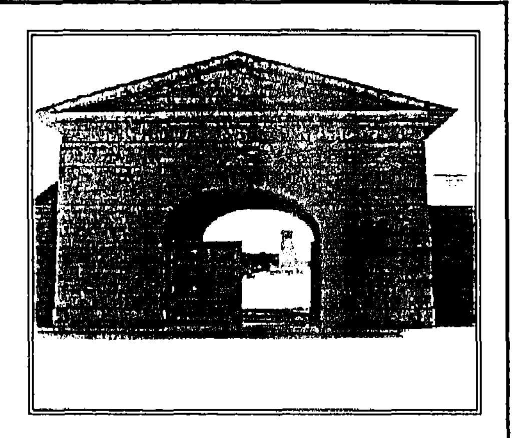
وعند معاينة البنية التحتية في ليبيا فإنه يتضح لنا بأنها قد تأثرت بالظروف السياسية والاقتصادية التي هيمنت عليها لفترات طويلة ، حيث عانت البلاد كثيرا من التبعيه الخارجية سواء للإدارة التركية أو للاستعمار الإيطالي ، والتي أولت قدرا يسيرا لتطوير البنية التحتية.

أضف إلى ذلك مساهمت بعض العوامل الطبيعية المحلية ، مثل قلة الموارد الأولية والمعدنية وقلة نسبة الأراضي الصالحة للزراعة ، وندرة المياه ، كل هذه الظروف ساهمت في التخلف الاقتصادي والاجتماعي للمجتمع الليبي[1] ، لذلك فقد كان اقتصاد ليبيا عشيه حصولها على إستقلالها عام 1951 م في حالة متردية ، والقصور يخيم على كافة القطاعات ، فقد بلغت نسبة الأمية حوالي 94% والدخل السنوي لا يزيد عن 50 دولارا ، ونسبة

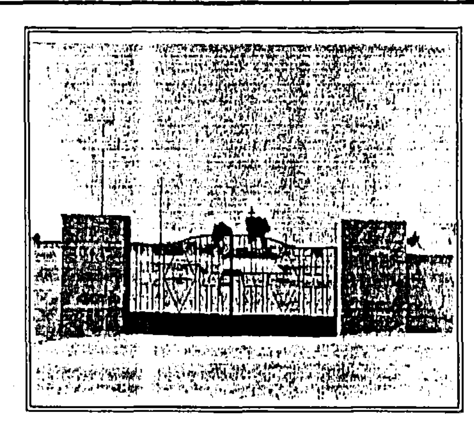
(1) عمر ابراهيم الفتحلى (1984) إتجاهات التنمية السياسية في ليبيا ، المؤسسة الدولية للنشر والمعلومات ، قطر ، ص 98 .

صورة (19.2) معلم اسلامي (مسجد مولاي محمد بطرابلس)

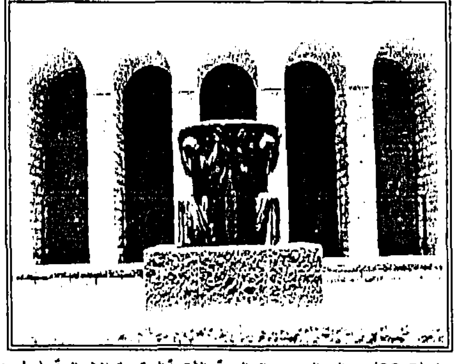




صورة (20.2) معالم الحرب العالمية الثانية مقبرة الحلفاء(طبرق)



صورة (21.2) معالم الحرب العالمية الثانية المقبرة الفرنسية (طبرق)



صورة (22.2) معالم الحرب العالمية الثانيةالمقبرة الالمانية (طبرق)

البطالة عالية جــدا [1] أما نسبة وفياة الأطفال فقد وصلت إلى حوالي 50% ، حيث يتوفي طفل لكل ولادتين أحياء خلال السنة الأولي للولادة [2] .

وقد إعتمدت الدولة حينذاك في ترميم احوالها الاقتصادية المستعصية على المساعدات الاجنبية من دول ومؤسسات مختلفة ، إلا أن الانقلاب الجذرى لم يحدث في بنية الاقتصاد الليبي إلا بعد إكتشاف النفط بكميات تجارية ودخوله في الأسواق الدولية وبالتحديد في عام 1962 م ، ويبدو ذلك جليا من جدول رقم (2.2) الذي يوضح العوائد النفطية السنوية فيما بين أعوام 1962-1990 م ، والتي تزايدت من حوالي 40.0 مليون دولار عام 1962 م لتصل إلى حوالي 21,376.0 مليون دولار عام 1980 م ثم تراجعت إلى حوالي 9,700.0 مليون دولار عام 1990 م بسبب انخفاض أسعار النفط في السوق الدولية.

جدول رقم (2.2) دخـــل ليبيـــا مـــن النفـــط 1958 – 1996

السنة	الدخل بملايين الدولارات	السنة	الدخل بملايين الدولارات
1958	.320	1985	9.962.0
1962	40.0	1989	9.500.0
1965	351.0	1990	9.700.0
1970	1,351.0	1995	8.848.0
1975	5,100.0	1996	9.071.0
1980	21,376.0		

Source :

1- Abdussalam , A . S , (1983) , External Forces , Economic , Development and Regional Inequality in Libya . , Ph D Dissertation, University Of Oklahoma (From 1958 – 1965)

2- محمد شكرى غانم (1995) الجماهيرية دراسة في الجغرافيا ، سرت : الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان (من عام 1970 – 1990) .

3- الهيئة الوطنية للمعلومات والتوثيق (1999) الكتب الاحصائى طرابلس (من 1995 – 1996) .

---

(1) Wright , J . , (1982) , Libya : A Moderen History . , Baltimore : John,s Hoppking,s University Press . , p . 48 .

(2) Gurney , J . , (1996) Libya : The Poplical Economy Of Oil , Oxford: Oxford University Press . , pp . 2 – 3 .

هذه الإيرادات الضخمة مكنت الدولة من الشروع في تنفيذ خطط تنموية مختلفة للنهوض بالاقتصاد الليبي ، وقد تطلب إنجاح الخطط التنموية تشييد بنية تحتية متطورة داخل المدن وبين الأقاليم المختلفة لكي تساهم في تحقيق أهداف التنمية الاقتصادية والاجتماعية

هذه البنية التحتية بجوانبها المختلفة ستكون إحدى دعائم صناعة السياحة وتنميتها في ليبيا .

1.2.3.2 النقل والمواصلات :

يتضمن قطاع النقل والمواصلات كل نشاطات الطرق والمطارات والموانئ ، والنقل البري والجوي والبحري ، والنقل العام للركاب ، والبريد والمواصلات السلكية واللاسلكية والارصاد الجوي ، ولقد خصصت لكل أفرع هذا القطاع المخصصات اللازمة لتنميته وتطويره لأنه يمثل عصب برامج التنمية الاقتصادية والاجتماعية وعمودها الفقري ، وبدونه لا يمكن القيام بأي مشاريع إنمائية على الإطلاق . وبالتالي فقد بلغ أجمالي مخصصات النقل والمواصلات فيما بين أعوام 1963-1989 ما مقداره 3,806.1 مليون دينار ليبي ، بنسبة تبلغ 14.5% من قيمة المخصصات العامة لكل القطاعات ولا يسبقها في هذه المخصصات إلا قطـــاعي الصناعة بنسبة 17.1% والزراعة بنسبة 16.7% [(1)] ، وفيما يلي نتطرق بشيء من التفصيل عن النقل البري والجوي والبحري .

اولا : النقل البري : لم تعرف الطرق المعبدة في ليبيا إلا بعد عام 1911 م ، أي خلال الاحتلال الإيطالي ، أما فيما سبق ذلك التاريخ فكانت الطرق مقتصرة على المسارب التي يستخدمها الإنسان والحيوان . فأثناء فترة الاحتلال وبصفة خاصة بعد الحرب العالمية الأولي باشرت الحكومة الإيطالية بشق الطريق الساحلي وبعض الطرق الفرعية الأخرى [(2)] ، التي تهدف إلى ربط الأقاليم المختلفة ببعضها ، وربط المناطق الريفية بالمدن الرئيسية ، هذا بالإضافة إلى أن هذه الطرق تؤمن للدولة الإيطالية سهولة الحركة العسكرية والسيطرة التامة على البلاد .

وبعد انتهاء الاحتلال وكذلك أحداث الحرب العالمية الثانية حاولت الدولة الليبية حينذاك ترميم وإصلاح الطرق التي دمرتها أحداث الحرب العالمية الثانية . ولكن التطور الفعلي للطرق لم يحدث إلا بعد اكتشاف النفط ، فقد أخذت شبكات الطرق في الزيادة المطرده منذ أعوام الستينات حتي الآن كما هو مبين في جدول رقم (3.2) والشكل رقم (16.2). فقد تزايدت أطوال شبكة الطرق من حوالي 3303 كم عام 1960 م لتصل إلى 5900 كم عام 1970 م ، ثم إلى 10700 كم عام 1980 م ثم ارتفعت لتصل إلى 17985 كم عام 1996 م بمتوسط زيادة سنوية بلغت حوالي 500 كم في السنة على مدى 36 عاماً .

(1) محمد شكرى غانم (1995) الجماهيرية دراسة في الجغرافيا ، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان ، سرت ، ص 734 .
(2) أبو القاسم محمد العزابي ، المرجع السابق ، ص . 486 – 487.

ويرتكز أكثر من ثلاث أرباع هذه الشبكة في النطاق الشمالي من البلاد ، الذي يتركز به السكان أغلب النشاطات الاقتصادية [1] ، أما الأجزاء الجنوبية والوسطي من البلاد فنصيبها أقل بسبب الظروف الطبيعية الصحراوية واتساع رقعتها وقلة سكانها ، انظر الشكل رقم (17.2). ويعتبر الطريق الساحلي من طرق الدرجة الأولي ، وهو مزدوج في أجزاء كثيرة منه ، ويمتد الطريق بمحاذاة الساحل من شرق البلاد إلى غربها ، رابطا ليبيا بالمشرق العربي عن طريق مصر ، وبالمغرب العربي عن طريق تونس .

ويمر هذا الطريق بكل المراكز العمرانية المنتشرة على الساحل مثل :
طبرق ، ودرنه ، والبيضاء ، والمرج ، وبنغازي ، وأجدابيا ، وسرت ، ومصراته ، والخمس وطرابلس ، والزاوية ، وزوارة ، كما يمر على المواقع الأثرية التاريخية فى كل من سوسه وشحات ، وقصر ليبيا ، وتوكرة ، وطلميثة ، ولبدة وصبراته ، كما أنه يمر بالقرب من الشواطئ الرملية البيضاء الممتدة على طول هضبة البطنان في الشرق ، ويعبر الجبل الأخضر بحوافه البحرية ووديانه ومرتفعاته دائمة الخضرة ، كما يمر أيضا بسهل بنغازي وسهول سرت وسهل الجفارة وشواطئها البحرية الممتدة على طول هذه السهول . وتتفرع من هذا الطريق شبكات تخدم المناطق الداخلية مثل المدن المنتشرة على سهل الجفارة ومرتفعات الجبل الغربي ومن بينها مدن ، بن غشير ، والعزيزية ، ومطار طرابلس وغريان ويفرن ، وجادو وبن وليد. أو تلك الشبكة التي تربط بنغازي بالمناطق المحيطة بها مثل مطار بنينة ، والابيار ، وقمينس .

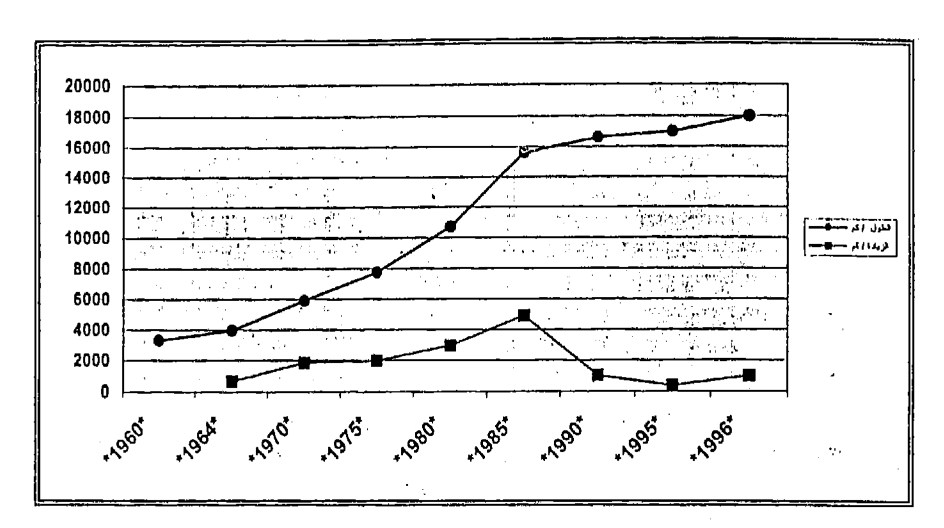
كما توجد شبكة من الطرق تربط كافة قرى الجبل الأخضر ببعضها وأخرى تربط طبرق بالمناطق الريفية الغربية منها .أما شبكة الطرق الجنوبية فتمتد بشكل طولي من الشمال إلى الجنوب لتربط المناطق الداخلية بالسواحل كما كان العهد أبان طرق القوافل . ومن أهم هذه الطرق ، ذلك الطريق الممتد من مصراته إلى أبو قرين ، ثم هون وسبها ومرزق وغات ، ثم الطريق الأخر الممتد من طرابلس جنوباً حتي غدامس على الحدود الليبية التونسية الجزائرية ، أما في الناحية الشرقية من البلاد فهناك الطريق الذي يربط أجدابيا بواحة جالـــو وأوجلة والذي يمتد جنوبا حتي واحة الكفرة ، هذا بالإضافة إلـــى

جدول رقم (3.2) تطـــور شبكـــــات الطـــــــــرق1960 – 1996

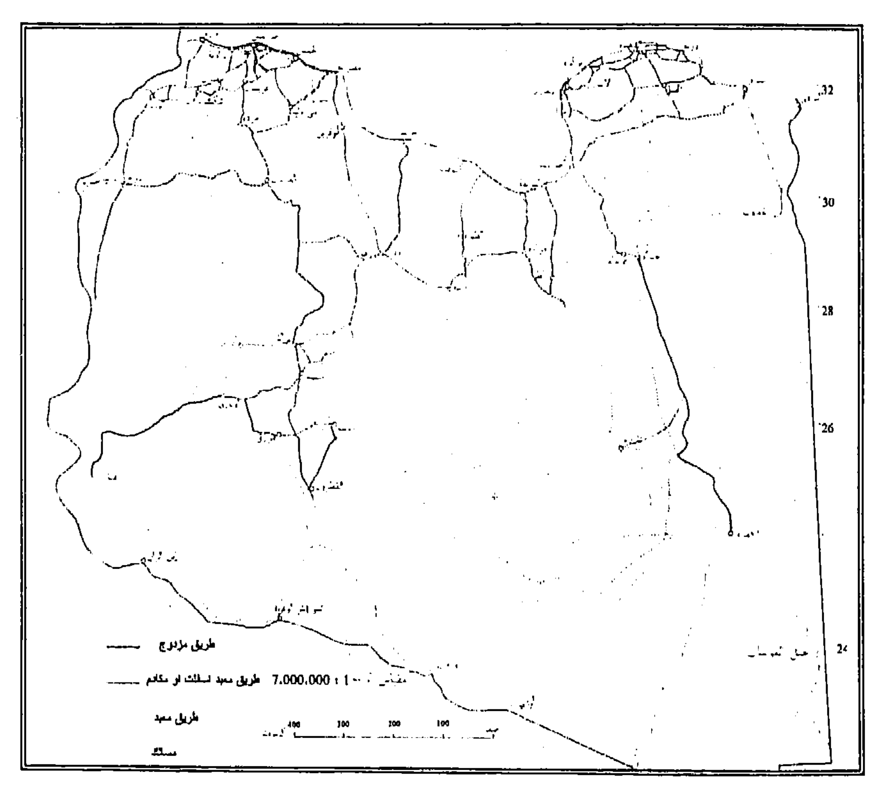
السنة	الطول / كم	الزيادة / كم	نسبة الزيادة
1960	3303	–	–
1964	3950	647	16.3
1970	5900	1850	31.8
1975	7747	1977	25.5
1980	10700	2953	27.6
1985	15600	4900	31.4
1990	16609	1009	6.1
1995	16984	375	2.2
1996	17985	1001	5.6

المصدر :
1- أمانة التخطيط و التنمية (1980) خطة التحول الاقتصادي والاجتماعي 76 / 80 من عام 1960 – 1964
2- أبو القاسم محمد العزابي (1995) الجماهيرية دراسة في الجغرافيا (من 1970-1990) .
3- الهيئة الوطنية للمعلومات والتوثيق (1999) الكتب الإحصائي (من 1995 – 1996) .

(1) محمد المبروك المهدوى ، المرجع السابق ، ص 352 .



شكل (16.2) تطور شبكات الطرق البرية فيما بين 1960 – 1996



المصدر : الاطلس الوطني 1978
شكل (17.2) شبكة الطرق البرية

الطريق الذي يربط طبرق بواحة الجغبوب على الحدود الليبية المصرية . هذه الشبكة من الطرق تمكن المسافرين عبرها من مشاهدة أغلب الأراضي الليبية الصحراوية والجبلية والساحلية . وقد أدي تحسن مستوى المعيشة وتطور شبكات الطرق إلى أرتفاع نسبة ملكية السيارات الخاصة وسيارات الأجرة والحافلات كما هو واضح من الأحصائية في جدول رقم (4.2). و يشير الجدول إلى أن كافة وسائل المواصلات البرية قد تزايدت منذ عام 1960 م وحتى عام 1997 م باستثناء الحافلات التي أخذت أعدادها في التناقص منذ عام 1985 م.

وقد يعزى ذلك للزيادة في أعداد السيارات الخاصة وسيارات الأجرة ، والتي ارتفعت أعدادها على التوالي من 17145 سيارة خاصة و 371 سيارة أجرة عام 1960 م إلى 533,000 سيارة خاصة و 16,000 سيارة أجرة عام 1990 م ، ثم ارتفع عدد السيارات الخاصة ليصل إلى 859028 في عام 1997 م .

إن التوسع في شبكات الطرق وازدياد نسبة أعداد السيارات الخاصة والأجرة والحافلات ، ذات أهمية كبيرة وفعالة في تنمية وتطوير السياحة الداخلية والدولية ، نظراً لتامين سهولة الوصول إلى مناطق الجذب السياحي بشكل مريح وفي زمن أقل لأن إمكانية الوصول إلى المواقع السياحية لا تقل أهمية عن خصائص الجذب الطبيعية والتاريخية .

ثانيا النقل الجوى: تتمتع ليبيا بموقع جغرافي مناسب لتطوير مرفق النقل الجوى ذى الأهمية البالغة في النهوض بالسياحة ، وذلك لارتباط النقل الجوى الشديد بحركة السياحة الدولية بصفة خاصة والسياحة الداخلية في الدول ذات المساحة الشاسعة مثل ليبيا، لما يوفره من وقت وما يقلله من متاعب السفر .

يرجع تاريخ النقل الجوى في ليبيا إلى بداية عام 1960 م عندما أسست شركة طيران تحمل اسم " ليبيا فيا " والتي سيرت خطوط لها بين كل من طرابلس وبنغازي وسبها بالإضافة إلى آخرين طرابلس وأثينا . ثم تأسست في عام 1964 م مؤسسة الخطوط الجوية الليبية والتي كانت مملوكة بالكامل للدولة ، وقد قامت هذه المؤسسة بإدارة وتسيير الرحلات الداخلية والخارجية حتى عام 1975 م عندما حولت هذه المؤسسة إلى شركة الخطوط الجوية العربية الليبية وتولت هذه الشركة منذ افتتاحها إنشاء 18 مساراً داخليا و 41 مسارا دوليا [1] .

وأصبح النقل الجوى من أهم وسائل النقل الداخلي وخاصة بين مدينتي طرابلس وبنغازي وذلك بسبب انتعاش الحالة الاقتصادية وتزايد الحاجة إلى اختصار الوقت التي يقتضيها العصر لرجال الأعمال والموظفين وأساتذة الجامعات والطلبة ، كما أن المساحة الشاسعة للأراض الليبية تشجع على السفر الجوى أكثر من السفر البرى الذي يتطلب ساعات طويلة ، لذلك سعت إلى تنمية هذا القطاع وخصص له في الخطة الثلاثية 1972 – 1975 م مقدار 11.2 مليون دينار ليبي ، ثم ارتفعت هذه المخصصات إلى 47.5 مليون دينار ليبي في الخطة الخمسية 1976-1980 م ، وهكذا فقد أرتفع عدد طائرات الأسطول الليبي من طائرتين عام 1970 م إلى 14 طائرة عام 1977 م ، منها ستة طائرات نوع

(1) أبو القاسم محمد العزابي (1995) ، المرجع السابق ، ص 529.

بوينج 727 وثمانية نوع فوكر الأقل حجما وقد أضيفت أربع طائرات نفاثة أخرى وأربع طائرات فوكر إلى الأسطول الليبي أثناء الخطة الخمسية لأعوام 1976 – 1980 م ، ثم أضيفت أثنى عشر طائرة أخرى قادرة على نقل 2.8 مليون راكب سنويا تمشيا مع أهداف الخطة الخمسية لأعوام 1981 – 1986 م [1] .

جدول رقم (4.2)
تطور عدد السيارات الخاصة والأجرة والحافلات
1997 - 1960

السنة	سيارة خاصة	سيارة الأجرة	حافلات
1960	17145	371	326
1965	40199	2126	532
1970	95762	3884	727
1975	250697	12360	1556
1979	308746	10398	2835
1985	373000	10200	غ
1989	501000	13100	غ
1990	533000	16000	1000
1995	763203	غ	2419
1997	859028	غ	1492

غ = غير موجود
المصدر :
1- محمد المبروك المهدوي (1990) جغرافية ليبيا البشرية (من 1960 – 1979) .
2- أبو القاسم محمد الفرابي (1995) الجماهيرية دراسة في الجغرافيا (من 1985 – 1990) .
3- الهيئة الوطنية للمعلومات والتوثيق (1999) الكتيب الاحصائي (1995 – 1996)

(1) أمانة التخطيط (1985) خطة التحول الاقتصادي والاجتماعي 1986/1981 م طرابلس ص 274.

وصاحب هذا التطور في الأسطول الجوى تطورا في المطارات من حيث السعة والعدد والخدمات التي يحتاجها الأسطول الجوى ، وهذه المطارات تتمثل في مطار طرابلس الدولي المجهز لخدمة حوالي ست ملايين مسافر سنويا ، ومطاري بنينه وسبها الدوليين ، يضاف إلى ذلك عدة مطارات محلية في طبرق ، والأبرق ، وسرت ، ومصراته وزوارة ، والكفرة ، وغدامس ، وبنى وليد ، وأوبارى ، هذا بجانب المطارات الصغيرة الأخرى التي تخدم الحقول والموانئ النفطية .

وكانت ليبيا مرتبطة جويا بأغلب مطارات العالم في أوروبا وآسيا وأفريقيا عن طريق مطاري طرابلس وبنغازي (بنينه) الدوليين كما هو مبين في شكل رقم (18.2) ، وكانت هذه الشبكة نشطة في نقل الركاب من ليبيا وإليها ، سواء عن طريق شركة الخطوط الجوية العربية الليبية أو عن طريق بعض شركات الطيران الدولية الأخرى .
ولكن هذه الحركة الدولية توقفت عن النشاط بسبب قرار مجلس الأمن التابع لهيئة الأمم المتحدة عام 1992 م والذي يقضي بفرض حظر جوى على ليبيا بسبب قضية " لوكربي " وقد نص القرار على ما يلي :

أ- " عدم السماح لأي طائرة بالإقلاع من اقليمها أو الهبوط فيه أو التحليق فوقه متجهة إلى إقليم ليبيا أو قادمة منه ما لم تكن الرحلة المعنية قد نالت على أساس وجود حالة إنسانية هامة ، موافقة مجلس الأمن " .

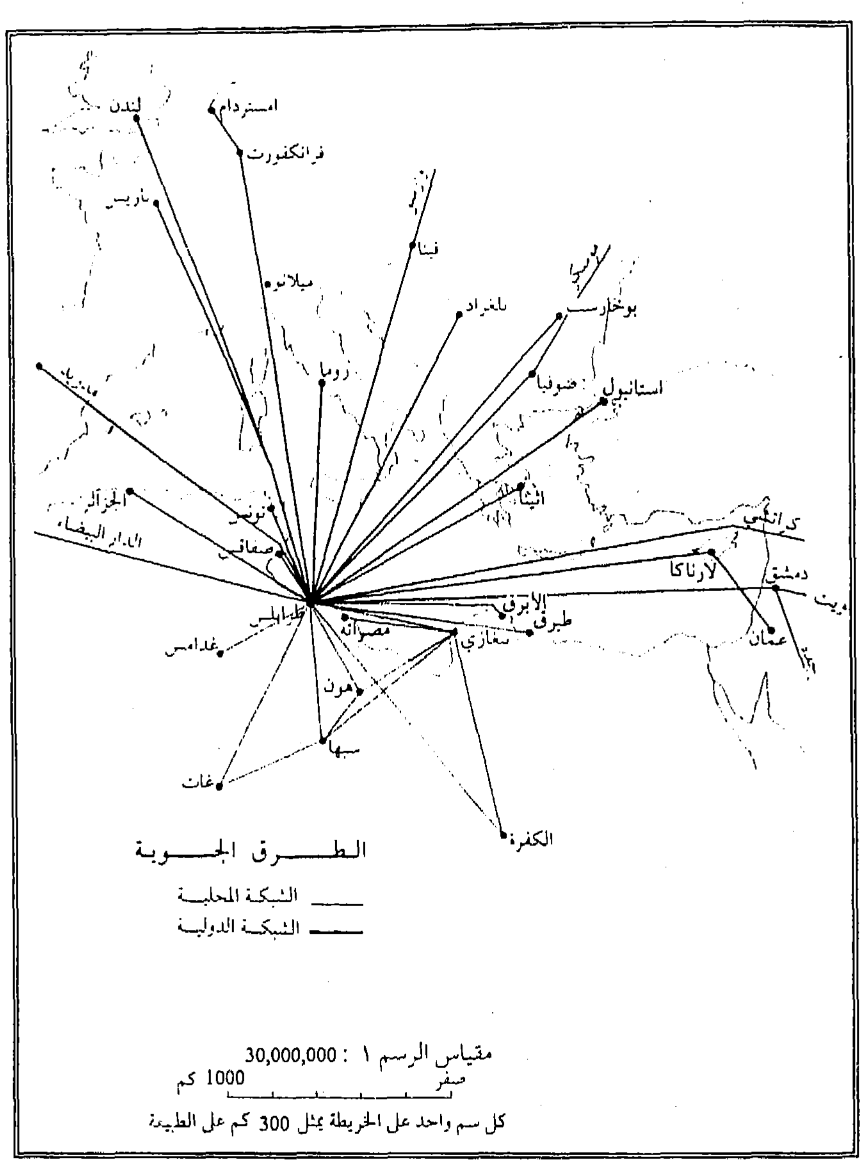
ب- " حظر القيام من جانب مواطنيها ، أو إنطلاقا من إقليمها بتزويد ليبيا بأية طائرة أو قطع طائرات ، وتوفير الخدمات الهندسية والصيانة للطائرات الليبية ، أو أجراء الطائرات الليبية ومنح شهادات الأهلية للطيران إلى الطائرات الليبية ، ودفع مطالبات جديدة على أساس عقود التأمين القائمة ، وتوفير تأمين مباشر جديد للطائرات الليبية " [1] .

وقد أصبح القرار ساري المفعول منذ أبريل عام 1992 م ، الأمر الذي أدي إلى إغلاق كافة العمليات الدولية للخطوط الجوية العربية الليبية ، كما أوقف حركة شركات الخطوط الجوية الأخرى من كافة أقطار العالم إلى ليبيا [2] .

وكان لهذا القرار أثر سئ على حركة النقل الداخلية والخارجية ، مما أضطر المسافرين من ليبيا وإليها بإستخدام مطارات مصر ، وتونس ، ومالطا – أو استخدام النقل البحرى عبر البحر المتوسط ، أو استخدام النقل البرى عبر مصر وتونس ، وهذه الظروف أدت إلى طول الرحلة وزيادة مشقتها مما له الأثر السلبي على أعداد الزوار ، أما أثر الحظر على الرحلات الجوية المحلية فيبدو واضحا من جدول رقم (5.2) حيث يلاحظ أعداد المسافرين بين كل من بنغازي ، وطرابلس وسرت ، وسبها أخذت في التناقص منذ عام 1992 م حتى 1995 م فقد تناقصت أعداد المسافرين من طرابلس من حوالي 465 الف راكب عام 1992 م إلى 240 الف راكب وسبها من 168 الف راكب إلى 12 الف راكب أما في سرت (المنطقة الوسطي) فقد قلت من 108 الف راكب لتصل إلى 60 الف راكب.

---

(1) هيئة الأمم المتحدة (1993) قرارات ومقررات مجلس الأمن 1992 ، مجلس الأمن الوثائق الرسمية السنة السابعة والأربعون ، نيويورك : الأمم المتحدة ، ص 87 .
(2) The Middle East and North Africa , Forty (1998), Forth Edition , London : Europa Publication Limited ., p . 768 .



المصدر : الاطلس الوطني 1978

شكل (18.2) الخطوط الجوية الليبية

جدول رقم (5.2) حركـــة المسافرين الداخلية 1992 – 1995 (الأعداد بالآلاف)

المطار	1992	1993	1994	1995
طرابلس	465	360	260	240
بنغازي	450	321	260	282
سبها	168	124	36	12
سرت	108	62	60	60

المصدر : الخطوط الجوية العربية الليبية (1995) التقرير السنوي ، طرابلس .

هذا التناقص يمثل أثارا جانبية للحظار حيث لم يكن بالإمكان تحديث الأسطول الجوى أو تزويده بقطع غيار حديثة أو معدات ، وأصبح النقل الجوى يمثل خطرا على سلامة المسافرين مما أدي إلى قلة أستخدامه، ولكن حالما تنفرج الأزمة سوف تعود الحركة إلى سابق نشاطها .

ثالثا النقل البحري : كانت الموانئ الليبية منذ القدم حلقة الوصل بين أوروبا وأفريقيا ، وذلك راجع لتوسط موقعها في الساحل الجنوبي للبحر المتوسط وطول هذا الساحل ، وقد أظهرت أهمية الموانئ الليبية حديثا بعد ارتفاع مستوى المعيشة في البلاد وازدياد الطلب على السلع المستوردة .

هذه الحركة النشطة للنقل البحري دعت إلى تطوير الموانئ الليبية باستحداث أرصفة جديدة قادرة على استقبال سفن ضخمة والمعدة بالأجهزة اللازمة التي تحتاجها حركة النقل البحري [1] ومن أهم الموانئ البحرية الليبية ميناء طبرق ، ودرنه ، وبنغازي ومصراته والخمس وزوارة، وتملك ليبيا الآن أسطولاً بحريا مكونا من خمس وعشرون باخرة منها ثلاث فقد لنقل الركاب وهي طليطلة ، وغر ناطة ، وقار يونس ، والتي تبلغ حمولتها حوالي 2500 الف راكب [2] وتدير شركة النقل البحري رحلات هذه السفن الثلاث إلى كل من سوريا واليونان وتركيا وأسبانيا ومالطا وفرنسا والمغرب ، وتتراوح فترة التشغيل من أربع إلى ستة أشهر ، ويشير أبو القاسم محمد العزابى ، بأن حجم " الحركة بالنسبة للركاب قد تصبح غير اقتصادية ما لم يتم تشغيل الأسطول لمدة تزيد عن خمس أشهر وبشكل اقتصادي حيث لوحظ وجود عجز في بعض السنوات نتيجة لعدم التمكن من

(1) أبو القاسم محمد العزابي (1995) ، المرجع السابق ، ص 511 – 513 .
(2) عبد العزيز طريح شرف (1996) ، المرجع السابق ، ص 286 .

التشغيل الأمثل لأسباب تتعلق بالطلب وأخرى عامة "[1] ، كما أن تشغيل السفن محليا غير اقتصادي في الفترة الحالية نتيجة لطول الرحلة وأرتفاع التكاليف بالمقارنة مع وسائل النقل البرى والجوى الأسرع والأرخص .

2.2.3.2 تسهيلات الايواء: يشمل هذا المرفق كل أنواع المنشآت التي تقدم فيها خدمات الإيواء كالفنادق والنزل والاستراحات والقرى السياحية . فهى كثيرة ومختلفة في أحجامها وخدماتها وذات أهمية خاصة في قيام ونجاح النشاط السياحي ، وقد عانى هذا المرفق في ليبيا من القصور خلال أعوام الخمسينات والستينات وكانت متركزة في المدن الرئيسية وبصفة خاصة في مدينتي بنغازي و طرابلس .

وكما يتبين من جدول رقم (6.2) بأن الطاقة الفندقية في ليبيا قد أخذت في التطور التدريجي منذ منتصف أعوام الستينات ، فقد بلغ عدد الفنادق في عام 1964 م حوالي 54 فندقا ، مجموع غرفها 1700 و عدد أسرتها 2925 سريرا . وبعد عامين أي في سنة 1966 م وصل عدد الفنادق إلى 79 عدد غرفها 2509 وأسرتها 4597 ، أما في عام 1968 م فقد أرتفع عدد الفنادق إلى 98 فندقا تحوى 3865 غرفة و 6907 سريرا ، وكان متوسط الزيادة السنوية حوالي أحد عشر فندقا في السنة لمدة أربعة أعوام ، وهذه بالطبع زيادة قليلة لدولة مترامية الأطراف . ولكن المجتمع الليبي في تلك الفترة كانت تغلب عليه صفة التقليدية وقلة الحراك والميل للاستقرار في أماكن النشأة(أراض القبيلة والعشيرة) [2].

جدول رقم (6.2)عدد الفنادق مع بيان الغرف والاسره 1964 – 1968

السنوات / النوع	1964	1965	1966	1967	1968
عدد الفنادق	54	65	79	86	98
عدد الغرف	1700	2100	2509	3132	3865
عدد الاسره	2925	3725	4597	5597	6907

المصدر : بنك ليبيا (1970) النشر الاقتصادية .

(1) ابو القاسم محمد العزابي (1995) ، المرجع السابق ، ص 523 .
(2) عمر ابراهيم الفتحلي المرجع السابق ، ص 45.

هذا بالإضافة إلى ركود الوضع الاقتصادي نسبيا وقلة وسائل النقل ، كما أن مشاريع التنمية الاقتصادية والاجتماعية كانت لا تزال في بواكيرهـا ولـم تطـل كافـة القطاعـات الاجتماعية في الاقاليم الجغرافية المختلفة.

استمرت الطاقة الفندقية في نموها البطئ خلال أعـوام السـبعينات وحتـى أوائـل الثمانينات من القرن العشرين ، كما هو واضح من جدول رقم (7.2) ، فقـد بلـغ العـدد الإجمالي لأماكن الإيواء عام 1976 م حوالي 108 وحدة ، تحـوى حوالـي 5344 غرفـة وحوالي 9921 سريرا . ثم أرتفع هذا العدد قليلا ليصل إلى حوالي 114 وحـدة ، بإجمـالي غرف بلغ 4892 واسرة بلغت حوالي 9101 ، إلا أن عدد مرافق الإيواء إنخفض ليصل إلـى حوالي 102 وحدة ، وبلغ عدد غرفها حوالي 4825 وأسرتها حوالي 8700 .

وقد يعلل السبب في هذا النمو البطئ والمتذبذب إلى عدة أسباب منها : عدم إهتمـام الدولة بهذا القطاع مما أدي إلى أنخفاض عدد السائحين ، ومن ثم قل اهتمـام المسـتثمرين في قطاع الفنادق.

كذلك يرجع إلى تأثير بعض التغيرات البنيوية التي تعرض لها الاقتصاد الليبـي فـي أواخر السبعينات وأوائل الثمانينات والتي أدت إلى تقليص القطاع الخاص ، ومن أهم هـذه التغيرات هي التي حـدثت بعد صدور قانـون (4) عـام 1978 ، والـذي ينظـم ملكيـة العقارات الخاصة ولا يجيز لأي أسرة ليبية ملكية أكثر من بيت واحـد للسـكن كمـا ألغـي القانون تأجير العقارات الخاصة، وأصبحت كل العقارات ما عدا بيوت السكن ملكا للدولة[1].

هذه القرارات ساهمت في عزوف وعدم مشاركة القطاع الخاص في الاسـتثمار فـي هذا القطاع والقربه على عاتق الدولة وظلت أماكن الإيواء قليلة ولا تكفي الطلب الداخلـي ، وكانت مشغولة أغلب فترات السنة ، من قبل الموظفين الرسميين في الاقتصاد والإدارة فـي البلاد [2] .

أما في أواخر الثمانينات وأعوام التسعينات فقد تزايد الطلب الداخلي علـى مرافـق الإيواء بسبب النمو الاقتصادي ومن وسائل النقل المختلفة ، وارتفاع نسبة التحضر ، ومـا واكبها من حراك اجتماعي وثقافي . هذا بجانب ارتفاع الطلب من قبـل الوفـود الرسـمية والخبراء والسائحين مما دعي الدولة إلى إضافة مجموعة من الفنادق والقرى السياحية إلـى الطاقة الإيوائية . لذلك نلاحظ إرتفاع نسبي لعدد الفنادق في عام 1996 م وصل إلى حوالـي 118 وحدة ، بلغ عدد غرفها حوالي 8097 وأسرتها حوالي 15065 .

ولكن على الرغم من الزيادة الملحوظة في أعداد مرافق الإيواء في البـلاد إلا أنـه يلاحظ عليها بأنها لا تلبي حاجة جميع الطلبات ، كما تنقصها التجهيزات والخدمـات التـي تتناسب مع الطلب الدولي والمحلي ، وسوف نتحقق من هذه المشـاهدة عنـد تقييـم أراء السائحين الدوليين والمحليين لهذه المرافق .

---

(1) محمد زاهي المغيربي (1994) المجتمع العربي والتحول الديمقراطي في ليبيـا ، دار الأميـن للنشـر والتوزيع ، القاهرة ، ص 100.

(2) المكتب الوطني الاستشارى المرجع السابق ص 181

أما التوزيع المكاني لهذه المرافق في الأقاليم التخطيطية المختلفة للبلاد يبدو غير متكافئ ، كما يتضح من جدول رقم (8.2) ، وتتحكم في هذا التوزيع عدة عوامل طبيعية وأخرى بشرية مثل ظروف المناخ والبيئة والكثافة السكانية ونسبة التحضر ، ووظيفة المركز الحضري ، ومدى توفر خدمات البنية التحتية .

جدول رقم (7.2) أماكن الإيواء مع بيان النوع والغرف والاسرة 1976 – 1980

النوع	السنوات				
	1976	1977	1978	1979	1980
قرى سياحية	2	2	2	2	2
عدد الغرف	385	385	385	273	273
عدد الاسرة	782	782	782	746	746
فنادق	90	91	97	92	92
عدد الغرف	4784	4234	4340	4522	4522
عدد الاسرة	8749	7577	7932	7801	7801
نزل	10	10	8	5	5
عدد الغرف	61	61	47	32	32
عدد الاسرة	148	148	113	91	91
استراحات	6	6	7	3	3
عدد الغرف	114	114	120	30	30
عدد الاسرة	242	242	274	62	62
مجموع وحدات الإيواء	108	108	114	102	102
مجموع عدد الغرف	5344	4794	4892	4858	4858
مجموع عدد الاسره	9921	8749	9101	8700	8700

المصدر : أمانة التخطيط (1980) المجموعة الاحصائية ، مصلحة الاحصاء والتعداد طرابلس

جدول رقم (8.2) القدرة الإيوائية بالفنادق حسب المناطق عام 1996

المناطق	الفنادق		الغرف		الاسره	
	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة
طرابلس	56	47.5	4350	53.7	7545	50.1
بنغازي	37	31.5	2802	34.6	5706	37.9
الوسطي	19	16.1	697	8.6	1336	8.8
سبها	6	5.1	248	3.1	478	3.2
المجموع	118		8097		15065	

المصدر : اللجنة الشعبية العامة للسياحة قسم الدراسات سرت 1999 م .

ويمكن ملاحظة ما يلي على الجدول :

1- تتركز حوالي 94.4 % من إجمالي المرافق في المنطقة الشمالية والتي تعتبر أكثر المناطق جذباً للتركز السكاني بسبب ظروف المناخ والبيئة أما النسبة الباقية والتي تبلغ حوالي 5.1 % فهي من نصيب المنطقة الجنوبية (أقليم سبها) .

2- تتركز حوالي 78.8 % من إجمالي الطاقة الفندقية بالمنطقة الشمالية في أقليمي طرابلس وبنغازى اللذان يحويان أعلي نسبة تجمع سكاني في البلاد .

3- توجد أعلي نسبة لمرافق الإيواء في مدينتي طرابلس ، وبنغازى أكبر مدينتين في البلاد من حيث عدد السكان والخدمات الوظيفية ونسبة التحضر ، وخدمات البنية التحتية .

4- تبلغ نسبة مرافق الإيواء في المنطقة الوسطي حوالي 16.1 % من إجمالي المرافق وذلك راجع لإنخفاض الكثافة السكانية بها .

الفصل الثالث :

حركة السياحة الدولية إلى ليبيا

- توجهات حركة السياحة الدولية إلى ليبيا
- تحليل الطلب السياحي الدولي (تطبيق على مدن طبرق وشحات وغدامس)



1.3 مقدمة

يتكون الاطار العام لظاهرة السياحة من جانبين هما : جانب العرض السياحي والذى يشمل الموارد والإمكانيات السياحية " الوجهة السياحية " ؛ وجانب الطلب السياحي على هذا العرض من قبل الأسواق العالمية والمحلية " مصدر الرحلات " . وهذان الجانبان يمثلان الأنعكاس الزماني والمكاني لظاهرة السياحة [1] .

ولقد تم التعرض فى الفصل السابق إلى جوانب العرض السياحي في ليبيا " المقومات السياحية " ، أما هذا الفصل والفصل الذى يليه فإنهما سوف يكرسان لدراسة وتحليل حركة الطلب السياحي الدولى والمحلى فى ليبيا والعوامل المؤثرة فيه ، والعلاقات الاقتصادية والاجتماعية والمكانية المترتبة على تلك الحركة.

وكما علمنا سلفاً عند عرضنا للإطار النظرى لصناعة السياحة بأن الطلب السياحي يخضع لعدة مؤثرات بعضها خارجي مثل مستوى التطور الاقتصادى والاجتماعى ومدى الاستقرار السياسي سواء فى الدول المصدرة أو فى المستقبلة للسائحين . أما العوامل الأخرى المؤثرة فى الطلب السياحي فهى شخصية مثل المستوى التعليمي والثقافي والدخل بالإضافة إلى الرغبة فى الاسترخاء الجسدى والذهني .

وهذه العوامل ذات علاقة وثيقة ببعضها ، وتعمل متداخلة على زيادة الطلب السياحي الدولي . لكنها تختلف من مكان إلى آخر فى مدى تأثيرها على حركة السياحة ، ففي الدول الصناعية، والتي ترتفع فيها الدخول والتعليم ونسبة التحضر ونسبة مساهمة المرأة فى القوة العاملة، والتى تتصف بإنخفاض حجم الأسرة ، فإنها تعتبر من أهم الأسواق المصدرة والمستقبلة للسائحين فى العالم سواءً كانت تلك سياحة دولية ، أو داخلية وعلى العكس من ذلك فإن الدول النامية والتى تعاني من مشاكل اقتصادية واجتماعية ويغلب عليها الطابع الريفي فإن مساهمتها في السياحة الدولية قليلة ، وتسود فيها حركة السياحة الداخلية [2] .

وتشير الإحصائيات إلى الزيادة المستمرة فى حركة السياحة الدولية مما يشير إلى تنامى تأثير عوامل الطلب السياحي عالمياً ، وإلى تزايد اهتمام دول العالم بتطوير إمكانياتها السياحية والترويج لها محلياً ودولياً .

2.3 توجهات حركة السياحة الدولية الى ليبيا

ولتقصي وتحليل حجم الطلب السياحي الدولي في ليبيا سوف نقوم بدراسة حجم السياحة الدولية إلى ليبيا وأثارها على ميزان المدفوعات والعمالة في البلاد ، ثم نقوم كذلك بتحليل وصفي لخصائص الطلب السياحي الدولي في ثلاثة مناطق جذب سياحية ، لغرض التعرف على الخصائص الاجتماعية والاقتصادية والديموجرافية لهذه العينة ، وكذلك لمعرفة مدى تقييم هذه العينة للخدمات السياحية في البلاد .

(1) محمد صبحي عبد الحكيم ، وحمدى أحمد الديب ، مرجع السابق ، ص 87.
(2) Cooper , C . , Fletcher , J . , Gilbert , D., and Wanhill , S . , Op. Cit pp . 33 – 36.

1.2.3 حجم السياحة الدولية إلى ليبيا :

تشير الإحصائيات إلى أن حجم السياحة الدولية في تزايد مستمر ، فقد ارتفع عدد السياح في العالم من حوالي 25 مليون سائح عام 1950 م ليصل إلى 115 مليون سائح عام 1965 م ، واستمرت هذه الزيادة لتصل إلى حوالي 513 مليون سائح عام 1995 م ، وقد استحوذت قارة أوروبا على أكثر من نصف هذه الأعداد [1] . أما إذا نظرنا إلى نصيب القارة الأفريقية من السياحة الدولية على مدى ثلاثين عاما ، كما هو مبين في جدول رقم (1.3) فإنه يتضح لنا بأنها مساهمة ضئيلة تتراوح ما بين 1.7 % عام 1965 م إلى 4.0 % عام 1995 م ، وهذه النسبة على الرغم من تسجيلها بعض النمو البطيء إلا أنها تظل قليلة جداً لإجمالي قارة تحوى على ما يزيد عن أربعين دولة .

هذا في الوقت الذى وصل فيه عدد السائحين في فرنسا على سبيل المثال عام 1990 م إلى حوالي 11.8 % من إجمالي السياحة الدولية ، وإلى ما يعادل حوالي ثلاثة أضعاف نسبة قارة أفريقيا في تلك السنة، كما بلغ نصيب كل من أمريكا وأسبانيا وإيطاليا في ذلك العام حوالي ضعفي نصيب القارة الأفريقية ، حيث بلغت نسبها على التوالي كما يلي 9.4% 8.1% ، 6.3 % [2]، وهذه كلها مؤشرات على ضعف الطلب السياحي على دول القارة الأفريقية.

أما إذا نظرنا إلى نصيب ليبيا من السياحة الدولية بالمقارنة مع إجمالي القارة الأفريقية فإنه يبدو ضئيل جداً وفى تناقص مستمر كما هو مبين في الجدول السابق وشكل (1.3).

فقد وصلت أعلى نسبة سائحين في ليبيا إلى حوالي 4.3 % من حركة السياحة الأفريقية في عام 1975 م وأدناها إلى حوالي 1 % عام 1998 م ، أما المتوسط النسبي فقد وصل إلى حوالي 2.1 % ، أما نصيب جارات ليبيا (مصر ، تونس ، المغرب) من مجموع السياحة الأفريقية فقد تجاوز نصيب ليبيا بكثير ، بل وتمثل هذه الدول أهم الوجهات السياحية في القارة الأفريقية ، على الرغم من أنها تشاطر ليبيا كثيراً من القواسم المشتركة سواء كانت طبيعية أو جغرافية أو اجتماعية أو حضارية ، وظل نصيب مصر من السياحة الأفريقية يتراوح ما بين 12.9 % إلى 27 % أما تونس فقد تذبذب ما بين 8.2 % إلى 22.1 % في حين بلغ الجانب المغربي ما بين 13.1% إلى 30.9 % ، وقد استحوذت هذه الدول الثلاث معاً ولمدة ثلاثون عاماً على أكثر من نصف أعداد السائحين القادمين إلى القارة الأفريقية بمتوسط قدره 55.7 % ، في هذه الأثناء كانت ليبيا من أهم الدول المصدرة للسائحين إلى جاراتها الثلاث هذه ، فقد بلغت نسبة السائحين الليبيين إلى تونس عام 1988 م حوالي 36 % من مجموع السائحين الدوليين القادمين إلى تونس .

(1) Lickorish , L . J . , and Jenkins , C. L . , (1997) An Introduction to Tourism . , Oxford : Butterworth – Heinemann , p . 4 .
(2) Cooper , C . , Fletcher , J . , Gilbert , D., and Wanhill , S . , Op. Cit p . 66

جدول رقم (1.3) مقارنة نسب السياحة في دول شمال أفريقيامع بقية القارة

الدولة / السنة	أفريقيا: مليون سائح	أفريقيا: السنة الكلية	نسبة ليبيا	نسبة مصر	نسبة تونس	نسبة المغرب
1965	2	100	3.2	27.0	8.2	30.9
1970	3	100	2.7	13.0	22.1	27.1
1975	6	100	4.3	14.4	18.3	24.2
1980	9	100	1.5	14.9	19.1	13.1
1985	12	100	1.1	12.9	17.0	13.6
1990	17	100	.5	15.6	20.9	17.5
1995	19	100	1.0	15.0	20.0	15.0

أضيفت أعداد السائحين القادمين إلى مصر إلى المجموع الإفريقي بدلاً من الشرق الأوسط ، وذلك لغرض المقارنة بين دول شمال افريقيا مع بقية القارة .

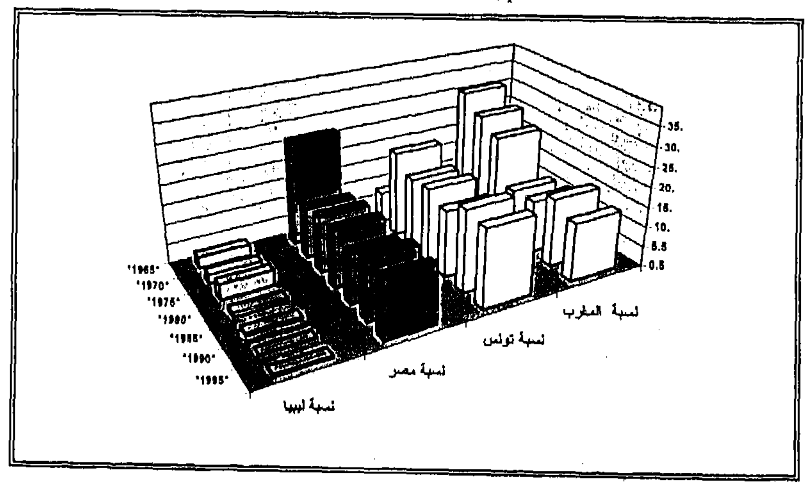
المصدر :

1- مصرف ليبيا المركزى النشرة الاقتصادية ، يونيه 1977 إدارة البحوث الاقتصادية والإحصاء طرابلس ص2

2- أمانة اللجنة الشعبية العامة للتخطيط مصلحة الإحصاء والتعداد (1980) المجموعة الإحصائية ، طرابلس ، ص54

3- International Tourism Quarterly (1972) " Regional Report No.7: North Africa " no . 4 pp . 19 – 30 .

4- Lickorish , L . J . , and Jenkins , C. L . , (1997) An Introduction to Tourism . , Oxford : Butterworth – Heinemann , p . 4



شكل (1.3) التدفقات السياحية الى دول شمال افريقيا (بالنسبة لاجمالي القارة)

ويمثل هذا العدد حوالي 72% من نسبة سائحي المغرب العرب الى تونس [1] ، كما احتلت ليبيا مركز الصدارة في اعداد السائحين العرب القادمين الى مصر في عام 1990م فقد بلغت نسبتهم حوالي 26.1% [2] ، ويرجع سبب كون ليبيا مصدرة للسائحين اكثر منها وجهة لهم هو قلة الاهتمام بالمرافق والخدمات السياحية داخليا والى ارتفاع الدخول فيها نسبيا من ناحية اخرى .

واجمالا يمكن القول بان حجم السياحة الدولية الى ليبيا ضئيل جدا اذا ماقورن بحجم التدفقات الدولية او الاقليمية . وقد تصبح ليبيا سوقا لاستقطاب السياحة الدولية اذا ما استطاعت الدولة ان تطور خدماتها بالمنتج السياحي عن طريق التخطيط الشامل والمدرك لاحتياجات هذا القطاع ، وكذلك اذا تمكنت الدولة من الدخول في الاسواق السياحية الدولية عن طريق التسويق والترويج لمنتوجاتها وخدماتها السياحيو وتحسين صورتها دوليا بكافة الوسائل والامككانيات سواء عن طريق الوجود التجاري بالخارج او عن طريق الشبكات الدولية للمعلومات او أي وسيلة اخرى تستخدم التقنية الحديثة

2.2.3 تطور حركة السياحة الدولية إلى ليبيا :

لقد أحاطت بليبيا في تاريخها الحديث عدة ظروف طبيعية وبشرية ، داخلية وخارجية حالت دون تنمية إمكانياتها السياحية ، ويعتبر عام 1963 م هو التاريخ الفعلي لبداية الحركة السياحية في ليبيا ، وهذا التاريخ مرتبط مع بداية تصدير النفط بكميات تجارية ، وتحول ليبيا من دولة مدينة إلى دولة ذات أرصدة كبيرة .

ففى عام 1963 م وجهت الدولة حينذاك بعض اهتماماتها لتنمية قطاع السياحة معتمدة على تقرير البنك الدولي للانشاء والتعمير عام 1960 م والذي أوصى فيه على أهمية تطوير الإمكانيات السياحية في ليبيا كأحد البدائل الاقتصادية الأساسية [3] . لذلك فقد تم تخصيص مبلغ أربعة ملايين دينار ليبي في أول خطة تنمية خماسية (1963-1968 م) لتطوير قطاع السياحـــة ، ثم ارتفعت هذه المخصصات لتصل إلى 15 مليون دينار ليبي في الخطة الخمسية التالية [4].

زاد الاهتمام فى هذه السنوات بقطاع السياحة حتى وصل إلى إنشاء وزارة للسياحة والآثار عام 1967 م ولكن هذه الوزارة ما لبثت أن ألغيت بعد قيام الثورة في عام 1969 م وأصبحت مصلحة تابعة لوزارة الاقتصاد. ولم ينظر إلى قطاع السياحة كأحد البدائل الاقتصادية الهامة مثل الزراعة والصناعة، ومنذ بداية الحركة السياحية إلى ليبيا وحتى الآن طرأت عدة عوامل بعضها داخلي وبعضها الآخر خارجي ، ساهمت في أرتفاع حركة التدفقات السياحية تارة وفي إنخفاضها تارة أخرى .

---

(1) حافظ ستهم ، وحسونه المــزابي ، وحسين الديمــاس ، ودره محفــوظ وعامر الوســلاتى (1993) القطاع السياحي في تونس الحصيلة والأفاق المستقبلية ، دار سراس للنشر، تونس ، ص47-48 .

(2) محمد صبحي عبد الحكيم ، وحمدى أحمد الديب ، المرجع السابق ، ص 272-273 .

(3) International Bank for Reconstruction and Development (1960) The Economic Development of Libya Oxford : Oxford University Press . p. 250.

(4) مصرف ليبيا المركزى (1977) تطور السياحة في الجماهيرية خلال الفترة (1969 – 1977) النشرة الاقتصادية ، أدارة البحوث الاقتصادية والإحصاء بمصرف ليبيا المركزي طرابلس ، مايو / يونيو ص 1 – 2.

وسوف نتعرض لتلك العوامل أثناء تحليل الحركة وخصائصها ، وفي هذه المرحلة سوف توصف كل الإحصائيات السياحية الرسمية بأنها حركة سياحية دولية إلى ليبيا ، وفي الأثناء سوف تتم محاولة للربط بين جزء من هذه الحركة السياحية ، وحركة العمالة المؤقتة القادمة من دول الجوار إلى ليبيا ، والتفريق بين هاتين الحركتين هام جداً ، لأن الحركة العمالية ، لا تعتبر حركة سياحية وليس لها نفس الآثار الاقتصادية المرجوة على ميزان المدفوعات أو العمالة أو تأثير المضاعف في حركة السوق . كما لا تنطبق عليها خصائص الحركة السياحية كالموسمية ، أو علاقتها بمرافق الإيواء والخدمات السياحية ، أو مدى تأثرها بالدخل والتعليم ووقت الفراغ أو الخصائص الديموجرافية الأخرى .

ومن خلال تحليل الإحصائيات في الجدول رقم (2.3) يتضح لنا بأن هناك تذبذباً واضحاً في نسبة ارتفاع وانخفاض الأفواج السياحية الدولية القادمة إلى ليبيا ، وتأخذ هذه الذبذبات نسقاً واضحاً على فترات زمنية محددة ، قد تكون ذات علاقة بمصادر الدخل ومدى التوتر والانفراج في العلاقات السياسية إقليمياً أو دولياً . هذا بالإضافة إلى مدى اهتمام الدولة بتطوير هذا المرفق أو عدمه ، فـفي أعـوام الستينات (1964- 1968 م) شهدت الحركة السياحية تطوراً نسبياً ، فقد ارتفع عدد السائحين من 61 ألف عام 1964 م ليصل إلى 65 ألف سائح عام 1965 م ، بمعدل نسبـة زيادة بلغت حوالي 6.5% ، ثم ارتفع هذا العدد في عام 1968 م ليصل إلى 134 ألف سائح ، بمعدل نسبة زيادة بلغ حوالي 106.1 % .

وكانت نسبة المشاركة العربية في هذه الأثناء أقل من مثيلتها الأجنبية ، حيث بلغ المتوسط النسبي للمشاركة العربية في الستينات حوالي 32.3 % بينما بلغ المتوسط النسبي للنصيب الأجنبي حوالي 67.7 % ، وهذه الحقبة يمكن أن نطلق عليها فترة الوفرة المادية الأولى التي أعقبت استخراج النفط بكميات تجارية ، وقد واكبت هذه الفترة حركة واسعة من قبل الشركات العالمية التي تعمل بالتنقيب عن النفط واستخراجه وتسويقه ، وتطلب هذا الوضع قدوم أعداد كبيرة من الفنيين والمستشارين والعاملين بصناعة النفط ، مما ساهم في زيادة عدد الزيارات إلى ليبيا ، كما شهدت هذه الفترة بداية الشروع في تشييد مشاريع تنموية ضخمة تطلبت أعداد كبيرة من الأيدي العاملة والتي أتت من الدول المجاورة مضيفة أعداد أخرى إلى حجم الزيارات إلى ليبيا ، وتميزت هذه الفترة أيضاً باهتمام الدولة حينذاك بتنمية وتطوير قطاع السياحة فأنشأت وزارة للسياحة عام 1967 م ، كما رصدت المخصصات المالية لتطوير الخدمات السياحية محلياً والترويج لها في الأسواق الدولية ، وهذا قد يفسر الارتفاع الكبير للأفواج السياحية عام 1968 م حيث بلغ معدل نسبة الزيادة حوالي 106.1 % .

وفي هذه الفترة كانت توجد قاعدة بريطانية في طبرق وأخرى أمريكية في طرابلس، وكانت هناك حركة سفر بين الأفراد العاملين في القواعد وذويهم ، هذا بالإضافة إلى وجود جالية إيطالية كبيرة في طرابلس تعمل في التجارة والصناعة والزراعة ، وكانت علاقاتها وثيقة بجذورها في إيطاليا مما ساهم في زيادة حركة السفر إلى ليبيا حينذاك .

وفي عام 1970 م شهدت حركة السياحة الدولية إلى ليبيا انخفاضا ملحوظا بلغ معدله حوالي 42.5 % ، ويعزى إنخفاض المسافرين في تلك السنة من ناحية ، إلى ترقب المسافرين للتطورات التي قد تحدث بعد تغير النظام السياسي .

جدول رقم (2.3)
تطور حركة السياحة الدولية إلى ليبيا
1998 – 1964

السنة	حركة السياحة إلى ليبيا (بالآلاف)	النسبة المئوية للزيادة أو النقصان	الرقم القياسي	السائحون العرب بالآلاف	النسبة المئوية %	النسبة المئوية للزيادة أو النقصان	السائحون الأجانب بالآلاف	النسبة المئوية %	النسبة المئوية للزيادة أو النقصان
1964	61	–	100	17	28.0	–	44	72.0	–
1965	65	6.5	106.1	16	25.0	- 5.8	49	75.0	11.4
1968	134	106.1	219.6	59	44.0	268.7	75	56.0	- 53.1
1970	77	- 42.5	126.2	50	64.8	- 15.2	27	35.2	- 58.5
1973	258	235.1	422.9	230	89.1	360	28	10.9	- 3.7
1975	238	- 7.7	390.1	188	78.9	- 18.3	50	21.1	78.6
1980	136	- 42.8	222.9	43	31.6	- 77.1	93	68.4	86.0
1983	132	- 2.9	216.4	77	58.3	79.1	55	41.7	- 40.8
1985	100	- 24.2	163.9	غ	–	–	100	100.0	81.8
1990	96	- 4.0	157.3	غ	–	–	96	100.0	4.0
1993	659	586.5	1080.3	596	90.4	674.0	63	9.6	- 34.3
1995	1831	177.8	3001.6	1775	96.9	197.8	56	3.1	- 11.11
1998	919	- 49.8	1506.5	899	97.8	- 49.3	20	2.2	- 64.3

– النسب من حساب الباحث .

المصدر :

1- بنك ليبيا المركزي ، النشرة الاقتصادية (1970) إدارة البحوث الاقتصادية والإحصاء ص 7 (من سنوات 64 – 69) .
2- مصرف ليبيا المركزي ، النشرة الأقتصادية مايو ، يونيه 1977 إدارة البحوث الاقتصادية والإحصاء طرابلس ، ص 2 (سنوات 69 – 1976 م) .
3- أمانة اللجنة الشعبية العامة للتخطيط مصلحة الإحصاء والتعداد (1980) المجموعة الإحصائية طرابلس ص 55 ، (1980-1985) .
4- جامعة الدول العربية (1990) المجموعة الإحصائية العربية الموحدة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا القاهرة ص 80 – 88 ، (1985 - 1990) .
5- الهيئة الوطنية للمعلومات والتوثيق (1998) الكتب الإحصائي طرابلس ص 16، (1993- 1995)
6- إحصائيات أمانة السياحة غير منشورة ، (1998).

ومن ناحية أخرى فقد تم في تلك السنة إجلاء القواعد الأجنبية عن أرض الوطن وتم كذلك ترحيل الجالية الإيطالية ، كل هذه الظروف أدت إلى انخفاض الحركة السياحية في تلك السنة وخاصة الأجنبية التي وصلت نسبتها إلى حوالي 35.2 % مما ساهم في ارتفاع نظريتها العربية والتي بلغت نسبتها حوالي 64.8 % .

أما الفترة الثانية للإرتفاع النسبي في حركة السياحة فقد تزامنت مع فترة الوفرة المادية الثانية والتي أمتدت من عام 1973 م وحتى 1983 م . ففي هذه الأثناء ارتفعت أسعار النفط إرتفاعاً كبيراً مما أدى إلى تدفق أموال طائلة إلى خزينة الدولة ، والتي حولت أجزاءً كبيرة منها إلى برامج تنموية ضخمة سواء في الزراعة أو الصناعة أو في إنشاء البنية التحتية ، هذه المشاريع تطلبت مرة أخرى أعداداً ضخمة من الأيدي العاملة والتي أتى أغلبها من الدول العربية .

ومن خلال تفحص الجدول السابق رقم (2.3) يمكن ملاحظة إنه على الرغم من الزيادة التي حققتها الأعداد السياحية خلال حقبة السبعينات على سابقتها حقبة الستينات ، إلا أن هذه الزيادة أخذت في الانخفاض منذ عام 1975 م وحتى عام 1983 م ، ولم يكن معدل الانخفاض هذا على وتيرة واحدة ، فقد بلغ في عام 1975 حوالي 7.7 % أما في عام 1980 م فبلغ 42.2 % ثم وصل إلى 2.9 % فى عام 1983 م ، كما يلاحظ كذلك أن نسبة المشاركة العربية فى الأفواج السياحية كان أعلى من المشاركة الأجنبية ، باستثناء عـام 1980 م ، الـذى شهـد تغيـراً إيجابيا فى أعداد السائحين الأجانب بلغت نسبة حوالي 68.4 %.

كما شهد النصف الأخير من عقد الثمانيات وأوائل التسعينات انخفاضا واضحا فى حركة السياحة بلغ معدله 24.2 % عام 1985 م و 4.0 % لعام 1990* ، ثم عادت لترتفع فى عامي 1993 م و 1995 م بمعدل زيادة قدرة 586 % و 177.8 % على التوالى ، ثم انخفضت الأفواج السياحية مرة أخرى فى عام 1998 م بمعدل قدره 49.8 % ، ويلاحظ أن أعداد السائحين الأجانب أخذت فى الأنخفاض منذ عام 1985 م وحى عام 1998 م ، نجم عنه إرتفاع فى أعداد السائحين العرب وخاصة من عام 1993 م وحتى عام 1998 م الذى بلغت فيه نسبة المشاركة العربية حوالى 97.8 % .

وقد تميزت هذه الفترة بتوفر عوامل جذب وعوامل طرد فى آن واحد الأمر الذى أدى إلى تذبذب حجم الحركة وعدم تكافؤ نسب المجموعات المشاركة ، ففى هذه الأثناء انخفضت أسعار النفط عالميا ، مما أدى إلى تدنى عوائده ، ودعا الحكومة الليبية إلى اتخاذ بعض الإجراءات لمواجهة الأزمة الاقتصادية والاجتماعية ، وفرض بعض القيود على تحويلات العملة الصعبة [1]، هذه الإجراءات ساهمت فى تقليل فرص العمالة ومن ثم انخفاض الزيارات إلى ليبيا ، كما شهدت هذه الفترة تردى فى العلاقات الليبية الأمريكية والتى أنتهت بالاعتداء على مدينتي طرابلس وبنغازى فى عام 1986 م ، كما أن العلاقات العربيـــة لم

* لم ترصد أعداد السائحين العرب فى هذه الفترة لعدم توفرها.

(1) ماجدة ابراهيم عامر (1994) ، التركيب الاقتصادى للسكان فى ليبيا ، رسالة دكتوراه جامعة القاهرة معهد البحوث والدراسات الأفريقية ص 19 .

تكن فى أحسن أحوالها ، أما فى مطلع التسعينات فقد فرض على ليبيا حظر جوى من قبل هيئة الأمم المتحدة ، كل هذه الظروف عملت كعوائق أمام حركة السفر إلى ليبيا .

أما من حيث الجوانب المشجعة على حركة السفر إلى ليبيا فقد كان تأثيرها إقليما وفى المنطقة العربية بصفة خاصة ، فقد أدى الانفراج فى العلاقات العربية منذ عام 1989 م إلى فتح الحدود مع دول الجوار ، وإلغاء تأشيرات الدخول إلى ليبيا أمام مواطن الدول العربية مما كان له الأثر الفعال على تدفق أعداد كبيرة من المسافرين العرب إلى ليبيا [1].

كما أدت تداعيات حرب الخليج الثانية إلى فقدان كثير من العمالة العربية وظائفها وحرفها فى كل من العراق والكويت ، الأمر الذى قد يكون ساهم فى دفع الكثير منهم إلى السفر إلى ليبيا بحثا عن العمل ، وقد يحفزهم على ذلك عدم وجود إجراءات وتأشيرات للدخول إليها .

وإجمالاً يمكن القول بأن حركة السياحة الدولية إلى ليبيا بدأت بشكل متواضع فى أوائل عقد الستينات ، وقد أتسمت مسيرة التطور هذه بالتذبذب من سنة إلى أخرى ومن فترة زمنية إلى أخرى ، وذلك تحت مؤثرات داخلية وأخرى خارجية تمثلت فى الأوضاع الاقتصادية والسياسية ، كما تبين بأن جزءً من هذه الحركة قد تكون له علاقة بالعمالة المؤقتة فى مشاريع التنمية التى خلفتها مداخيل النفط .

3.2.3 مصادر الحركة السياحية الدولية :

تعتبر دراسة مصادر الحركة السياحية أحد الجوانب الرئيسية فى دراسة حركة التدفقات السياحية ، لأنها تمثل أحد الأسس الهامة فى رسم الخطط السياحية . فهى تمثل خصائص السوق السياحي لمناطق المصدر من وجة نظر الدخل و وقت الفراغ وسياسة الإجازات ومستويات التعليم ، ورغبات وطموحات السياح ، كما أن هذا الجانب من الدراسة يوضح خريطة المصادر التقليدية وغير التقليدية للسياح بهدف الوصول إلى صورة حقيقية عن السياحة فى الدولة المستقبلة " [2].

ومن خلال تحليل البيانات فى الجدول رقم (3.3) يمكننا ملاحظة الأتي :

1- تنقسم مناطق إرسال السائحين الدوليين إلى خمس مناطق رئيسية هي : المنطقة العربية والمنطقة الأوروبية ، والمنطقة الأمريكية ، والمنطقة الآسيوية ، والمنطقة الأفريقية ، أنظر شكل (2.3) .

2- تعتبر المجموعة العربية هى أكبر المجموعات السياحة ، حيث بلغ متوسطها النسبي حوالي 70.1 % ، هذا على الرغم من تسجيلها بعض التذبذب نتيجة للظروف الاقتصادية أو السياسية .

---

(1) ماجدة إبراهيم عامر : المرجع السابق ، ص 20 .

(2) محمد صبحي عبد الحكيم ، وحمدى أحمد الديب ، المرجع السابق ، ص 267 .

3- تأتي المجموعة الأوربية فى المرتبة الثانية بمتوسط نسبي قدره 20.1 % وهى فى تناقص مستمر ، وإن طرأ عليها بعض التحسن فى أحيان قليلة .

4- سجلت المجموعة الأمريكية المرتبة الثالثة بمتوسط نسبي قدره 3.5 % وهى فى انخفاض مستمر وصل فى بعض الأحيان إلى الصفر .

5- أما السياحة الأسيوية فهى قليلة بصفة عامة حيث سجلت متوسط نسبي قدره حوالى 2.1% ، وقد أحتلت المرتبة الرابعة ، ويلاحظ عليها الارتفاع الطفيف خلال الثمانينات وأوائل التسعينات .

6- تأتي المجموعة الأفريقية كأقل المجموعات بمتوسط نسبي قدره 0.6 % هذا ويلاحظ أن مجموعة الدول الأخرى قد سجلت متوسطا نسبيا قدره 3.3 % ، ولكن هذا التصنيف لم يستمر بعد عام 1983م.

وفيما يلي سوف نقوم بدراسة وتحليل الإحصائيات المتعلقة بهذه المجموعات بشئ من التفصيل ، وذلك على الرغم من قلة الإحصائيات الدقيقة المتعلقة بكل مجموعة ، ولكن الإحصائيات المتوفرة سوف تعطينا مؤشرات لتفسير طبيعة وحجم وظروف كل مجموعة على حدة .

1.3.2.3 المجموعة العربية :

تمثل السياحة العربية جزءاً كبيراً من حجم السياحة الدولية إلى ليبيا ، إذ تستأثر بحوالي 70.1 % كمتوسط نسبي للفترة الواقعة فيما بين أعوام 1964 - 1998 م ، وقد تطور حجم السياحة العربية من حوالي 28.4 % من جملة السياحة الدولية إلى ليبيا عام 1964 م لتصل إلى حوالي 97.8 % لعام 1998 م ، ولكن على الرغم من معدلات الزيادة التى حدثت فى السياحة العربية ، إلا إنه طرأت عليها بعض التغيرات السلبية فى بعض السنوات ، فقد وصلت نسبة معدل النقصان فى عام 1970 م حوالى - 15.3 % وفى عام 1980 م حوالى - 77.2 % وفى عامي 1996 م و 1997 م على التوالى - 33.1 % و 27.3 % أنظر ملحق الفصل (1.3) .

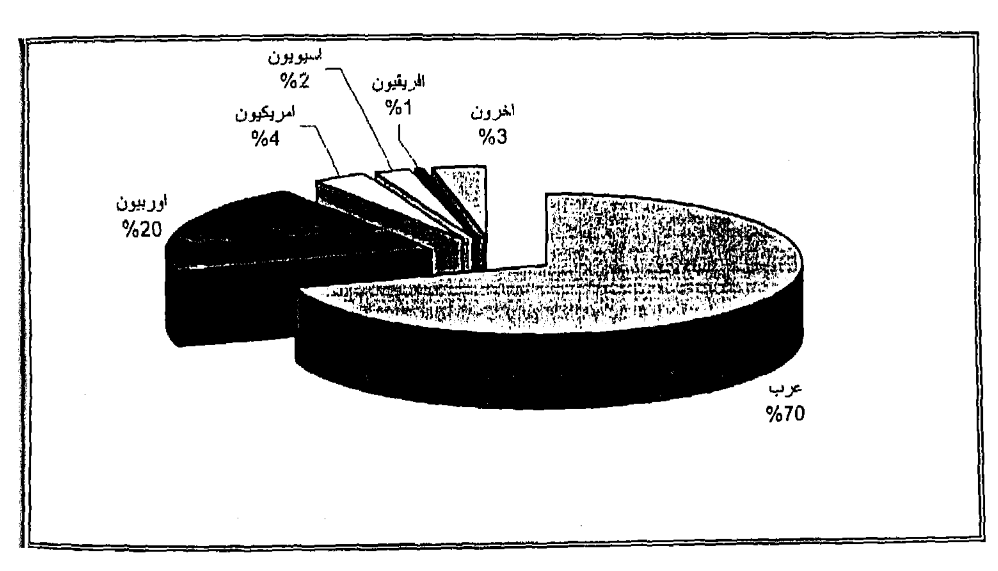
وتشير البيانات الموضحة فى جدول رقم (4.3) إلى عدة مؤشرات تفسر طبيعة حركة السياحة العربية إلى ليبيا ، فيتضح بأن عامل الجوار قد ساهم فى سهولة الحركة بين ليبيا والدول العربية الأفريقية أكثر من مثيلاتها العربية الآسيوية ، هذا بالإضافة إلى تأثيرات وروابط العمل والهجرة ، مما انعكس على حركة التدفقات السياحة العربية إلى ليبيا.

جدول رقم (3.3) توزيع السائحين حسب مناطق الارسال الرئيسية لفترة 1964 - 1998

السنة	عرب		أوربيون		امريكيون		آسيويون		أفريقيون		آخرون	
	العدد الاف	%	العدد الاف	%	العدد الاف	%	العدد الاف	%	العدد الاف	%	العدد الاف	%
1964	17	28.0	26	43.0	10	16.4	.8	1.3	.1	.2	7.1	11.6
1965	16	25.0	31	48.0	9	13.8	1	1.6	.3	.5	7.7	11.8
1968	59	44.0	49	36.6	8	5.9	2	1.8	.8	.6	15.2	11.3
1970	50	64.9	16	21.0	4	5.1	2	2.1	.5	.7	4.5	5.8
1973	230	89.0	17	6.6	2	.7	2	.8	.9	.3	6.1	2.3
1975	188	78.9	32	13.4	3	1.2	4	1.6	1	.5	10	4.0
1980	43	31.6	70	51.6	5	3.7	3	2.2	3	2.3	12	8.9
1983	77	58.3	46	34.7	-	-	5	3.8	2	1.9	2	1.3
1993	596	90.4	34	5.2	2	.3	24	3.6	2	0.4	-	-
1994	1441	96.5	33	2.2	2	0.1	14	0.9	2	0.2	-	-
1995	1775	96.9	37	2.1	2	0.1	15.5	0.9	2	0.1	-	-
1996	1188	93.1	55	4.3	3	0.2	27	2.0	4	0.3	-	-
1997	864	97.3	18	2.0	0.7	0.1	4	0.5	2	0.1	-	-
1998	898	97.8	13	1.4	0.6	0.1	5	0.5	1.4	0.2	-	-
المتوسط		70.1		20.1		3.5		2.1		.6		3.3

- النسب من عمل الباحث .

المصدر : نفس مصادر جدول رقم (2.3)



شكل (2.3) توزيع متوسط السائحين الدوليين حسب مناطق الارسال الرئيسية

(1998 – 1964)

فتشير البيانات إلى أن الدول العربية الأفريقية تسهم بمتوسط قدره حوالى 84.6 % من مجموع السياحة العربية أنظر شكل رقم (3.3)، وتستأثر كل من مصر وتونس والجزائر بالنصيب الأكبر من هذه الحركة بمتوسطات هى على التوالى 19.7 % ، 20.2 % ، ولكن هذه التدفقات العربية كما أشرنا سابقا ليست مستقرة من سنة إلى أخرى ولكنها عرضة إلى تذبذبات إيجابية وسلبية ، وقد تبدو شديدة فى بعض الأحيان ، وهى تعكس حالات التوتر والانفراج السياسي بين الدول العربية وتأثيراتها على تدفق الحركة البشرية عبر الحدود فقد انخفضت نسبة المشاركة المصرية من 50.5 % لتصل إلى حوالى 27.6 % عام 1975م ، ثم إلى 1.3 % عام 1980 م ، وهذه البيانات تعكس حالة التوتر فى العلاقات السياسية بين البلدين ، والتى أخذت تسوء منذ توقيع اتفاقية السلام مع إسرائيل ، إلى أن وصلت إلى مستوى إغلاق الحدود ، ولكن أعداد المسافرين سرعان ما أخذت فى الارتفاع من جديد عقب إعادة فتح الحدود بين البلدين عام 1989 م ، إلى أن وصلت نسبة هذه الأعداد إلى حوالى 40.8 % من جملة السائحين العرب عام 1998 م .

أما الأفواج السياحية التونسية فقد إرتفعت من حوالى 37.8 % عام 1973 م لتصل إلى حوالى 43.2 % عام 1975 م ، وقد يعزى هذا التحسن الذى يطرأ على الأعداد السياحية إلى تأثير اتفاقية جربه الوحدوية بين البلدين ، ثم ارتفعت هذه الأفواج السياحية مرة أخرى لتصل إلى حوالى 61.4 % فى عام 1978 م ، ولكنها ما لبثت وإن إنخفضت بشدة وبشكل واضح لتصل إلى أدنى حد لها بحوالى 6.1 % فى عام 1980 م .

جدول رقم (4.3)

توزيع السياح العرب حسب الجنسية للفترة 1973 – 1998 م

السنة	مصر	تونس	الجزائر	السودان	المغرب	سوريا	لبنان	العراق	الأردن	دول عربية أخرى	المجموع
1973	116410 % 50.5	87041 % 37.8	1992 % 0.8	2940 % 1.3	354 %0.2	9331 %4.1	4282 %1.9	683 %0.3	3036 1.3	4189 %1.8	230258
1975	51881 27.6	81155 43.2	7245 3.9	15653 8.3	2816 1.5	12075 6.4	5248 2.7	656 0.3	4471 2.3	6495 3.4	187695
1976	13295 17.3	19461 25.3	3762 4.9	13643 17.7	1630 2.1	8232 10.7	6081 7.9	1092 1.4	3643 4.7	5934 7.7	76777
1977	1789 4.4	22820 56.2	9493 23.3	845 2.1	860 2.1	477 1.1	755 1.8	606 1.4	985 2.4	1942 4.7	40572
1978	1029 1.4	42396 61.4	14812 21.5	2608 3.7	847 1.2	871 1.3	587 0.8	1001 1.4	807 1.2	4012 5.8	68970
1979	861 1.8	19727 42.1	19233 41.1	1580 3.3	734 1.5	878 1.8	331 0.7	875 1.8	398 0.8	2227 4.7	46844
1980	571 1.3	2602 6.1	32938 77.0	2473 5.8	229 0.5	1630 3.8	437 1.0	214 0.5	213 0.5	1451 3.4	42758
1997	284062 32.5	436146 50.2	56120 6.4	13372 1.5	57443 6.5	11817 1.3	860 0.1	5613 0.6	3465 0.4	3054 0.3	871952
1998	366650 40.8	439214 48.6	32096 3.5	2168 0.2	25955 2.9	11684 1.3	1005 0.1	13287 1.4	3048 0.3	4175 0.5	898317
متوسط النسب	19.7	37.8	20.2	4.8	2.1	3.5	1.8	1.0	1.5	3.5	100

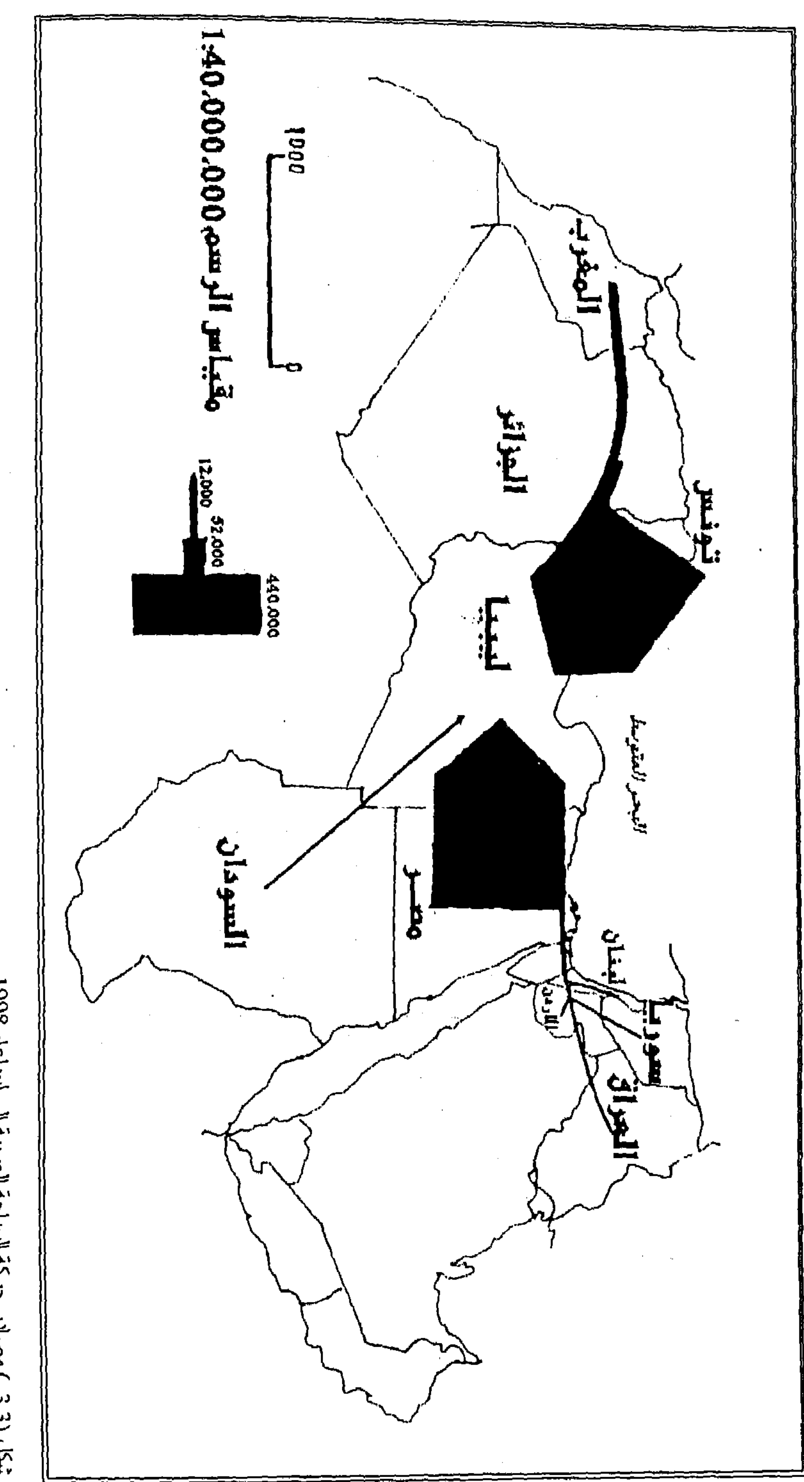
المصدر :

1-احصائيات أمانة السياحة غير منشور 1998.

2-أمانة اللجنة الشعبية العامة للتخطيط مصلحة الاحصاء والتعداد (1975) المجموعة الاحصائية طرابلس ص 40.

3-أمانة اللجنة الشعبية العامة للتخطيط مصلحة الاحصاء والتعداد (1977) المجموعة الاحصائية طرابلس ص 51.

4-أمانة اللجنة الشعبية العامة للتخطيط مصلحة الاحصاء والتعداد (1980) المجموعة الاحصائية طرابلس ص 55.



شكل (3.3) مصادر حركة السياحة العربية إلى ليبيا عام 1998

وقد كان هذا الانخفاض بعد الاظطرابات السياسية التى حدثت فى مدينة قفصة التونسية ، وإتهام تونس لليبيا بالتدخل فى هذه الأحداث ، وما ترتب على ذلك من توتر فى العلاقات بين البلدين[1]. ولكن الأعداد السياحية سرعان ما عادت إلى الارتفاع بعد الأنفراج السياسي إلى أن وصلت إلى 50.2 % من جملة السائحين العرب فى عام 1997 م .

كما تشير الاحصائيات أيضاً إلى أن المساهمة الجزائرية قد بدأت فى الارتفاع التدريجى فيما بين أعوام 1973 م ، 1976 م حيث تراوحت ما بين 0.8 % و 4.9 % ، ثم أخذت الزيادة فى الارتفاع الشديد فيما بين أعوام 1977 م ، 1980 م حيث تراوحت ما بين 23.3 % و 77.0 % ، ولكنها عادت إلى الانخفاض حتى وصلت إلى حوالى 3.5 % عام 1998 م ، ويبدو واضحاً أن أعداد الأفواج الجزائرية تميل إلى الانخفاض فى حالات الانفراج السياسي مع كل من مصر وتونس ، أما فى الأحوال التى تقل فيها الأفواج المصرية أو التونسية أو الأثنين معاً فإن الأفواج الجزائرية تأخذ فى الارتفاع .

ولكن يجب أن ينظر إلى إحصائيات السياحة العربية ببعض التحفظ ، نظراً لأن الكثيرين من القادمين إلى ليبيا كانوا يأتون لغرض العمل على الرغم من دخولهم بتأشيرات سياحية ويمكن الاستنتاج بأن هذه الحركة يغلب عليها طابع العمالة المؤقتة لعدة أسباب نذكر منها :

1- تلازم ارتفاع نسبة السائحين العرب مع فترات تدفق النفط وارتفاع أسعاره التى مكنت الدولة من القيام بمشاريع إنمائية ضخمة فى الزراعة والصناعة والطرق والمبانى إلى غير ذلك من بنية تحتية ، هذه المشاريع احتاجت إلى أيدى عامله كثيرة لم تستطيع السوق الليبية توفيرها فى هذه الأثناء كانت هناك قوة عمل كبيرة فى الـــدول المجـــاورة سواء فى مصر، أو تونس ، أو الجزائر والتى جذبتها فرص العمل فى المشاريع المختلفة مما دعى بعضهم إلى القدوم بتأشيرات سياحية ، وتؤكد الإحصائيات الليبية الخاصة بالعمالة إلى ارتفاع نسبة العمالة المؤقتة فى هذه الأثناء فقد وصل فى عام 1970 م عدد العمال المغتربين إلى حوالى 50 ألف عامل منهم حوالى 19.2 ألف عامل يعملون بالبناء والتشييد أما فى عام 1975 م فقد ارتفع عدد الأيدى العاملة المغتربة لتصل إلى حوالى 223 ألف عامل منهم حوالى 120 ألف يعملون بالبناء والتشييد، ثم ارتفع مرة أخرى ليصل إلى حوالى 562 ألف عامل 1983 م منهم حوالى 317 ألف عامل يعملون بالبناء والتشييد [2] .

كما يبدو أن حركة التدفقات السياحية غير مستقرة ، وخاصة تلك القادمة من الدول الثلاث الرئيسية (مصر ، تونس ، الجزائر) بل وتبرز ظاهرة لتبادل ارتفاع حجم المسافرين بين هذه الدول الثلاث ، فعندما تقل نسبة حركة التدفقات لسبب أو لآخر من أحدا هذه الدول ترتفع حصة الأخرى كتعويض لذلك النقص كما أشرنا لذلك سابقاً ، وهذه الحركة تعكس تعويض طلب عمالة منه توجها سياحيا ينمو تدريجيا .

---

(1) زاهى بشير المغربى ومصطفى خشيم (1991) تنمية الصادرات الليبية ، الهيئة القومية للبحث العلمى ، مركز العلوم الاقصادية، مطابع الثورة للطباعة والنشر ، بنغازى ، ص 181.

(2) اللجنة الشعبية للأعلام والثقافة (1994) ليبيا الثورة فى خمس وعشرون عاما من التحولات الاقتصادية والاجتماعية طرابلس ، ص 766.

2- تأتي غالبية الأفواج السياحية العربية إلى ليبيا من دول تضع تطوير قطاع السياحة ضمن أولوياتها كأحد القطاعات الاقتصادية الهامة ، وترسم هذه الدول الخطط لتطوير مستوى الخدمات السياحية بها كما يروج لها محليا ودوليا ، بينما لا تولى ليبيا (الوجهة) فى تلك الأثناء أية عناية بتطوير وتنمية صناعة السياحة . بل وتعانى مرافقها السياحية من الإهمال والقصور ، كما لا توجد بها أية خطط دعائية للإعلان عن المنتج السياحي الليبي محليا أو دوليا ، الأمر الذى حدى بكثير من السائحين الليبيين إلى قضاء إجازاتهم السنوية فى الدول العربية المجاورة مثل مصر وتونس والمغرب، وهكذا يتضح لنا بأنه ليس هناك مبرر موضوعي يدفع بالسائحين العرب من هذه الأقطار والتى تتوفر بها الخدمات السياحية بالسفر إلى دولة لا تتوفر بها هذه الخدمات .

3- تأتي الأفواج السياحية العربية من دول تنخفض فيها متوسطات دخول الأفراد إلى درجة تعيق حركة السياحة الدولية ، ولم تتعدى متوسطات الدخول فى هذه الدول ألفي دولار أمريكي ، حيث يبلغ المتوسط السنوى للفرد فى تونس حوالى (1,971) دولار وفى مصر حوالى (1,070) وفى الجزائر حوالى (1,724) وفى المغرب حوالى (1,300) والسودان (270) وفى سوريا حوالى (1,176) .

أما إذا قارنا هذا الوضع بالأفواج السياحية ذات الوجهة المصرية أو التونسية أو المغربية أو السورية فإننا نجدها قادمة من دول ترتفع فيها متوسطات الدخول إلى درجة تمكنهم من توفير مدخرات قد تستخدم فى الأنفاق على السلع والخدمات السياحية ، ومن بين هذه الدول دولة الإمارات العربية التى يصل فيها متوسط دخل الفرد السنوى إلى (26.850) دولار أمريكي والكويت حوالى (19.830) والسعودية حوالى (7.555) وليبيا حوالى (4.815) (1).

4- إن تكاليف الحياة من مأوى ومأكل ومشرب تبدو فى ليبيا مرتفعة نسبيا عن تلك الدول المصدرة للأفواج السياحية ، وهذا ما يؤكد إيضا أن هذه الحركة البشرية ما هى إلا حركة عمالة مؤقتة تتدبر مأواها بأقل تكاليف ممكنة سواء فى السكن الجماعي أو الإقامة فى أماكن العمل هذا بالإضافة إلى مشاركة تكاليف الحياة الأخرى .

وهكذا نستنتج من السياق السابق بأن حركة الزوار العرب إلى ليبيا تمثل فى غالبيتها حركة عمالة مؤقتة ولا علاقة لها بالهدف السياحي أو الأنفاق السياحي .

2.3.2.3 المجموعة الأوروبية :

إذا استثنينا حركة السياحة العربية إلى ليبيا و اعتبرناها تمثل فى الغالب حركة عمالة مؤقتة مرتبطة بمشاريع التنمية ، فإن حركة السياحة الأوروبية تأتي فى المرتبة الأولى سابقة حركة التدفقات الأمريكية والاسيوية والافريقية ، ولكنها تتأثر إيضا بالعوامل الخارجية والداخلية سواء كانت سياسية ، أو اقتصادية .

(1) Middle East Review, The Economic and Business Report (1998), Twenty Third Editions., Essex : Walder Publishing Ltd. p p. 6 – 166

وتشير الإحصائيات فى الجدول رقم (3.3) وفي الملحق (1.3) السابقين إلى أن حجم السياحة الأوروبية إلى ليبيا اتسمت بطابع التذبذب ، فقد شهدت أعداد السائحين زيادة تدريجية أثناء أعوام الستينات حيث أرتفعت من 26 ألف سائح عام 1964 م إلى أن وصلت إلى 49 ألف عام 1968 م ، حيث بلغ معدل الزيادة السنوى حوالى 19.2 % لعام 1965 م ثم حوالى 58.1 % لعام 1968 م . ولقد تم التطرق إلى الأسباب التى أدت إلى تشجيع هذه الحركة سابقا والمتمثلة فى اهتمام الدولة بقطاع السياحة ووجود رعايا أوروبيين على الأراضي الليبية سواء لإقامات طويلة أو قصيرة .

ويلاحظ أيضا أن حركة التدفقات السياحية الأوروبية اخذت فى الإنخفاض في عامي 1970 م ، 1973 م حيث بلغت 16 ألف سائح و 17 ألف سائح على التوالى ، وقد بلغت نسبة معدل النقصان السنوى لعام 1970 م حوالى 67.3 % ، أما إذا قارنا هاتين السنتين بعام 1964 م فإننا نجد بأن نسبة معدل النقصان بلغت حوالى 38.4 % عام 1970 م وحوالى 34.6 % لعام 1973 م ، ويرجع هذا الانخفاض إلى عدة أسباب منها : قيام الثورة الليبية فى أواخر عام 1969 م وما تطلبه ذلك الحدث من تدابير داخلية ودولية ساهمت فى تقليل حركة السياحة فى تلك الفترة ، تلى ذلك إجلاء القاعدة الإنجليزية بطبرق ، وترحيل الجالية الإيطالية بطرابلس مما قلل بالطبع من حركة السياحة فى تلك الفترة ، هذا بالإضافة إلى نشوب الحرب العربية الإسرائيلية فى عام 1973 م وما تلاها من توتر وعدم استقرار سياسي فى المنطقة مما أثر على حركة السفر فى المنطقة بكاملها ، كما أدت المقاطعة النفطية العربية فى تلك السنة إلى ارتفاع فى أسعار النفط التى أدت بدورها إلى ارتفاع تكاليف السفر.

وقد شهدت حركة الأفواج السياحية الأوروبية ارتفاعا ملحوظا فيما بين أعوام 1975 م ، و 1980 م حيث بلغت الأعداد على التوالى 32 ألف و 70 ألف سائح ، بمعدل زيادة سنوى بلغ 88.2 % و 18.5 % ، ويعتبر عدد السائحين الذى سجل عام 1980 م هو أعلى الأرقام السياحية الأوروبية ، وقد جاء هذا الارتفاع الإيجابي للسائحين الأوربيين نتيجة لعدة أسباب منها : إنفتاح ليبيا على دول أوروبا الشرقية والاتحاد السوفيتي السابق ، وما ترتب عليه من قدوم شركات عديدة للبناء والتشييد والاستشارة ، ويعزز هذا الاستنتاج ما أشارت إليه التعدادات السكانية الليبية من زيادة فى اعداد جنسيات أوربا الشرقية فى تلك الفترة ، والتى ارتفعت من 4101 عام 1974 م لتصل إلى 38292 عام 1984 م [1] . كما تلازم ارتفاع حركة الأفواج السياحية الأوروبية مع انخفاض نسبة المساهمة العربية فى تلك الأثناء والتى وصلت إلى 31.6 % من إجمالي السياحة العالمية القادمة إلى ليبيا ، مما يشير إلى أن جزءا من هذه الحركة له علاقة بالعمالة أيضا ، ولكن أعداد السائحين ما لبثت وأن عادت مرة أخرى إلى الانخفاض حتى وصلت فى عام 1998 م إلى حوالى 1.4 % من إجمالي نسبة السياحة .

ويعزى مرد هذا الانخفاض إلى بعض التوترات التى شابت العلاقات الليبية الأوروبية خلال عقدى الثمانينات والتسعينات ، هذا بجانب ما سببته أحداث حرب الخليج الثانية من آثار سلبية على حركة الأفواج السياحية فى المنطقة بأكملها ، أما أشد المؤثرات السلبية على حركة السياحة إلى ليبيا فهو ما سببه الحظر الجوى من مشقة ومعاناة للراغبين فى

---

(1) أمانة التخطيط مصلحة الأحصاء والتعداد (1984) الأحصاء العام للسكان طرابلس .

زيارة البلاد ، إذا ينبغي على المسافرين استخدام أحد المطارات المصرية أو التونسية أولاً ، ثم يشرعون بعدها في رحلة برية طويلة ومضنية إلى الأراضي الليبية ، هذا الوضع ساهم في التقليص المستمر لحركة الأفواج السياحية الأوروبية بشكل واضح أثناء التسعينات .
وإذا نظرنا إلى التوزيـــع الجغرافـــي للـــدول الأوروبية المصدرة للأفواج السياحية إلى ليبيا (الانعكاس المكاني) فإنه يتضح لنا حسب الاحصائيات المتوفرة والمبينة في الجـــدول رقم (4.3) والشكل (4.3) بأنه هناك خمس دول فقط تستأثر بحوالى 72.5 % من مجموع متوسطات السياحة الأوروبية ، تأتي إيطاليا في مقدمتها بمتوسط بلغ حوالى 30.6 % ، تليها بريطانيا بنسبة 13.1 % ثم ألمانيا بنسبة 12.4 % ، وفرنسا بنسبة 10 % وأخيرا مالطا بنسبة 6.4 % ، انظر كذلك شكل رقم (5.3) .

في الوقت الذى بلغت فيه نسبة كل من أسبانيا والبرتغال ودول البيلونكس والنمسا وتركيا والدول الاسكندنافية حوالى 2.2 % ، أما بقية الدول الأخرى فكان نصيبها حوالى 17.9 % وتمثل هذه الدول في اغلبها دول شرق أوربا والاتحاد السوفيتي السابق .

ولعل الفرضية القائلة بأن حركة السياحة الدولية ترتفع عندما تتوفر أنواع من الإتصال الدولى في الماضي والحاضر [1] ، تفسر سبب استحواذ إيطاليا على ثلث أعداد الأفواج السياحية الأوروبية القادمة إلى ليبيا ، وقد نشأت العلاقات الليبية الإيطالية في التاريخ الحديث أثناء فترة الاحتلال ، والتى أخذت أنماطا مختلفة من العلاقات الثقافية والاقتصادية المميزة عقب حصول البلاد على استقلالها ، أما كل من ألمانيا وبريطانيا وفرنسا فلديها مصالح اقتصادية وثقافية مشتركة مع ليبيا نشأت إبان الحرب العالمية الثانية ولكنها ليست بنفس درجة العلاقات الليبية الإيطالية ، بجانب العلاقات التاريخية هناك عامل آخر يفسر استحواذ الدول الثلاث السابقة على أعلى نسبة تدفقات سياحية ، وهو أن هذه الدول الثلاث تأتي في مقدمة الدول الأوروبية المصدرة للأفواج السياحية ، فقد أحتلت ألمانيا المرتبة الأولى بين الدول الأوروبية في عامي 1985 م – 1991 م تليها بريطانيا في المرتبة الثانية ثم فرنسا ، أما لإيطاليا فقد أحتلت المركز السابع عام 1985 م والرابع عام 1991 م [2].

3.3.2.3 المجموعة الأمريكية :

تشير الإحصائيات في الجداول السابقة إلى أن الأفواج السياحية الأمريكية قد أخذت إتجاها عاما منذ عام 1964 م وحتى الآن نحو الانخفاض المستمر ، وقد وصلت في أوائل الثمانينات إلى أدنى مستوى لها حيث لم يأت أى سائح أمريكي عام 1983 م .

(1) هـ . روبنسون ، المرجع السابق ، ص 129.
(2) Harssel , J.V.,(1994)Tourism : An Exploration . New Jersy : Prentice Hall p 10.

جدول رقم (5.3)

توزيع السياحة الأوروبية حسب أهم الدول

1978 - 1998 م

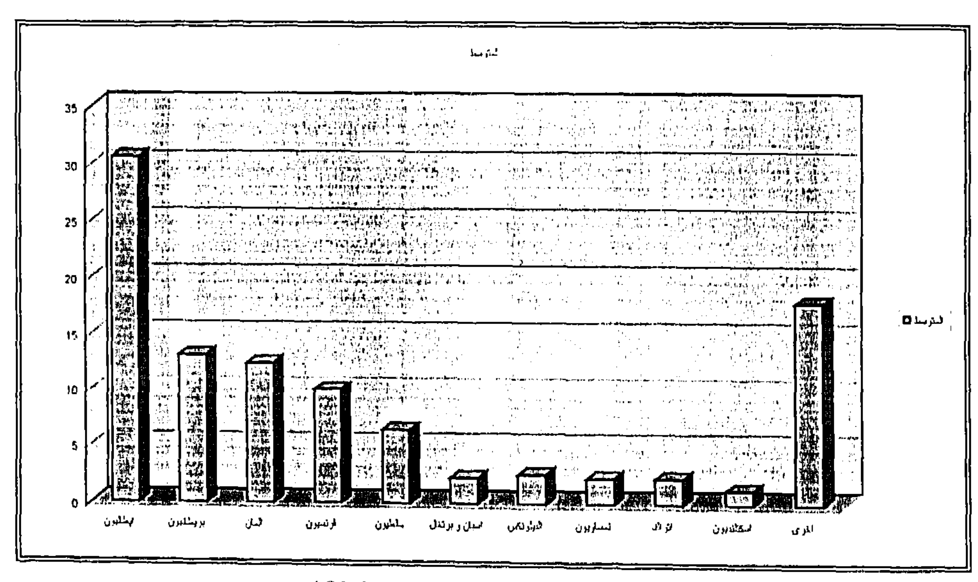
السنة / الجنسية	1978 %	1979 %	1980 %	1997 %	1998 %	المتوسط
أيطاليون	45.3	49.3	29.5	13.1	16.9	30.6
بريطانيون	16.8	13.9	13.8	9.4	11.7	13.1
ألمان	11.5	11.9	13.1	12.4	12.9	12.4
فرنسيون	7.4	7.6	7.2	12.9	14.4	10.0
مالطيون	4.3	6.7	2.2	7.6	11.1	6.4
اسبان و برتغال	2.2	1.7	1.8	2.9	2.5	2.2
البيلونكس	2.3	1.7	2.2	2.4	4.0	2.5
غسايون	1.0	1.1	1.0	3.5	4.4	2.2
اتراك	1.8	1.5	1.8	2.8	3.3	2.2
إسكندنافيون	1.9	1.6	2.3	1.0	1.4	1.2
أخرى	5.2	11.7	24.8	31.1	16.8	17.9

النسب والمتوسطات من حساب الباحث .

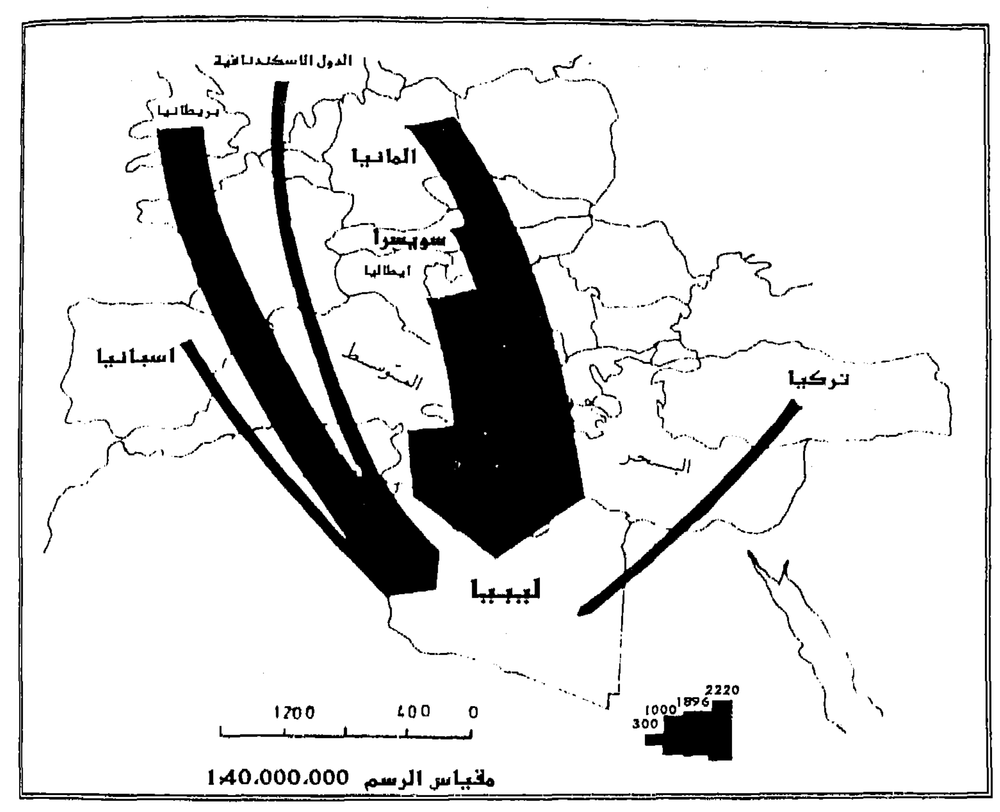
المصدر :

1- أمانة اللجنة الشعبية العامة للتخطيط مصلحة الأحصاء والتعداد (1980) طرابلس ص 50 .

2- احصائيات أمانة السياحة غير منشورة ، 1998 م .



شكل (4.3) توزيع متوسطات السائحين الأوربيين (1978 – 1998)



شكل (5.3) مصادر حركة السياحة الاوربية الى ليبيا عام 1998

هذا على الرغم من أن الولايات المتحدة الأمريكية وكندا يعتبران من أهم الدول المرسلة للأفواج السياحية فى العالم [1]. لكن حركة التدفقات السياحية الأمريكية إلى ليبيا تأثرت سلبا بنفس المؤثرات التى تعرضت لها حركة السياحة الأوروبية ، بالإضافة إلى تأثرها ببعض الظروف الأخرى الخاصة بطبيعة علاقات ليبيا بالولايات المتحدة الأمريكية ، فقد حدثت عدة أزمات سياسية أدت إلى إغلاق السفارة الامريكية فى طرابلس عام 1980 م ، تلا ذلك فى عام 1982 م قرار الإدارة الأمريكية بفرض حظر على الصادرات الأمريكية إلى ليبيا ، ثم زاد التدهور فى العلاقات بعد الاعتداء على مدينتي طرابلس وبنغازى فى عام 1986 م.

وفى غياب الإحصائيات الدقيقة عن التوزيع الجغرافي للدول المصدرة للسائحين من المجموعة الأمريكية ، سوف نكتفي بآخر احصائية نشرتها أمانة السياحة ، وتشير هذه الاحصائية إلى أنه فى عام 1997 م زار ليبيا حوالى 353 سائحا كنديا وحوالى 226 من دول أمريكا الوسطى والجنوبية ، أما فى عام 1998 م فقد وصل عدد السائحين الكنديين حوالى 400 سائح ، وحوالى 41 سائحاً من الولايات المتحدة الأمريكية ، أما سائحو أمريكيا الوسطى والجنوبية فقد بلغوا حوالى 120 سائحا [2] ، وهكذا فلا غرابة بأن نجد أن متوسط المساهمة الأمريكية من أجمالي السياحة الدولية إلى ليبيا لا تتعدى 3.5 % للفترة فيما بين 1964 م و 1998 م .

4.3.2.3 المجموعة الآسيوية :

يتضح من معاينة الجداول السابقة بأن مشاركة الأفواج السياحية الآسيوية غير العربية قد بلغ حوالى 2.1 % من إجمالي السياحية الدولية إلى ليبيا ، وهذه نسبة قليلة إذا ما قيست بضخامة الكتلة البشرية فى هذه القارة ، إلا أن أغلب دول هذه القارة تقع ضمن العالم النامي ذا الدخول المنخفضة والتى تقلل من نسبة مساهمة هذه الدول فى السياحة الدولية ، فيما عدا اليابان وتايوان وكوريا الجنوبية .

وتشير الإحصائيات إلى أن نسبة السياحة الآسيوية لم تسجل أية زيادة تذكر إلا بعد عام 1975 م حيث وصلت الأعداد السياحية إلى 4 ألف سائح بعد أن كانت 800 سائح فقط عام 1964 م ، ثم أخذت الأفواج السياحية فى الارتفاع الواضح إلى أن وصلت إلى 24 ألف سائح عام 1993 م ثم إلى 27 ألف سائح عام 1996 م ، ثم عادت إلى الانخفاض لتصل إلى 5 ألف سائح عام 1998 م ، وهذا النمط يدعو إلى التساؤل عن طبيعية هذه الحركة وما إذا كانت لها علاقة بحركة العمالة.

حيث يلاحظ أنه فى الفترة التى ارتفعت فيها أعداد السائحين الآسيويين قد تزامنت مع الفترة التى ارتفعت فيها نسبة العمالة القادمة من آسيا (وبصفة خاصة من جنوب شرق آسيا) .

(1) Ibid. ., p . 10.

(2) احصائيات أمانة السياحة غير منشورة سرت 1998 م .

هذه العمالة التي اعتمدت عليها البلاد في انجاز مشاريعها ، وفي تعويض نقص العمالة من دول الجوار في بعض الحالات ، ويبدو ذلك جليا إذا نظرنا إلى إحصائيات التعدادات السكانية الليبية المتعاقبة التي توضح نمط الزيارة في أعداد الجنسيات الآسيوية الذي واكب نسبة الزيادة في الأعداد السياحية ، فقد أشار إحصاء عام 1973 م إلى أن عدد الجنسيات الآسيوية قد بلغ حوالي 5210 نسمة ثم ارتفع هذا العدد في إحصاء عام 1984 م ليصل إلى حوالي 142.418 نسمة ، ثم تراجع ليصل إلى حوالي 30,998 نسمة عام 1995 م [1] ولذلك يمكن القول بأن أعداد من هؤلاء يأتون لأغراض غير سياحية كالعمل أو المرافقة أو الالتحاق.

كما تشير إحصائيات أمانة السياحة لعامي 1997 م ، 1998 م إلى أن الدول الرئيسية المرسلة للأفواج السياحية إلى ليبيا هي دول نامية ولا تسمح دخول مواطنيها في الغالب لهم بالسفر بعيدا عن أماكن إقامتهم لغرض السياحة فيما عدا اليابان وكوريا الجنوبية.

ففي عام 1997 م أتت الفلبين على رأس قائمة الدول الآسيوية المرسلة للسائحين إلى ليبيا حيث بلغ عددهم حوالي 1678 سائح تليها الهند بحوالي 474 سائح ثم كوريا الجنوبية بحوالي 307 سائح ثم الباكستان بحوالي 262 سائح ، أما في عام 1998 م فقد حافظت الدول السابقة على نفس الترتيب بأستثناء اليابان التي أخذ المركز الثالث بدل كوريا الجنوبية وكانت على التوالي كما يلي ، الفلبين بحوالي 1815 سائح ، والهند بحوالي 637 سائح واليابان بحوالي 429 سائح وكوريا الجنوبية بحوالي 411 سائح ، وأخيرا الباكستان بحوالي 311 سائح [2]. وتعتبر مجموعة السائحين اليابانيين الأكثر ارتباطا بالحركة السياحية لأن اليابان تعتبر من أهم الأسواق السياحية في العالم ، حيث كان مركزها عالميا الرابع في عام 1985 م والثامن في عام 1991 م [3] .

أما إذا نظرنا إلى مساهمة المجموعة الأفريقية غير العربية فإنها تبدو ضئيلة بمتوسط نسبي بلغ حوالي 0.6 % فقط ، ولم تتجاوز الأعداد السياحية الألف إلا بعد عام 1975 م ثم أخذت في الزيادة البطيئة فيما بين أعوام 1980 م و 1993 م حيث تراوحت الأعداد السياحة ما بين 3 إلى 5 الآلف ثم هبط الرقم إلى الفين عام 1998 م .

وخلاصة القول أنه يتضح لنا من دراسة مصادر الحركة السياحية الدولية إلى ليبيا ، بأن الدول العربية تمثل أهم مصادر الحركة السياحية يليها المصدر الأوروبي ثم الأمريكي ثم الآسيوي وبقية العالم ، وقد تبين كذلك بأن هناك علاقة بين حركة بعض المصادر السياحية بصفة عامة والمصادر العربية بصفة خاصة ، وبين حركة التنمية الاقتصادية والاجتماعية في ليبيا والمرتبطة بدورها بأسعار النفط .

لذلك ترتفع حركة الأفواج في فترات الرخاء وتنخفض في فترات الازمات الاقتصادية، مما يشير إلى أن جزءا من هذه الحركة تمثل حركة عمالية ، كما اتضح كذلك

(1) الهيئة الوطنية للمعلومات والتوثيق (1998) النتائج النهائية للتعداد العام 1995 م ، طرابلس ، ص44.
(2) احصائيات أمانة السياحة غير منشورة 1998 م.

(3) Harssel , J . V . , Op Cit p.10.

تأثير الأزمات السياسية الاقليمية والدولية فى انخفاض نسبة بعض المصادر وارتفاع بعض المصادر الأخرى .

ويبدو أن عدم الاهتمام بقطاع السياحة لفترة طويلة وتغير الإدارات المستمر أدى إلى عدم وجود آلية دقيه تدير أمور هذا القطاع وتنظيم إحصائياته بطريقة سليمة ، مما أدى إلى حدوث بعض الخلط والالتباس فى تعريف السائح والإحصائيات المتعلقة به عن غيره من المسافرين .

4.2.3 موسمية حركة السياحة :

تتأثر حركة السياحة بعامل الموسمية تأثيرا كبيرا ، فالسياحة نشاط مرتبط بمواسم محددة خلال السنة ، وبالتالى فإن النشاطات الاقتصادية والخدمية المرتبطة بحركة السياحة تتأثر بهذه الظاهرة ، وتبدو ظاهرة الموسمية أكثر وضوحا إذا ما أعتمدت منطقة الجذب السياحي على عوامل محددة ، مثل عوامل الجذب الطبيعية كالمناخ مثلاً . كذلك تتأثر الموسمية بخصائص السوق السياحي أيضاً مثل نظام الإجازات السنوية المدفوعة وإجازات المدارس ، هذا بالإضافة إلى الإجازات الخاصة [1].

وسنحاول فى هذا القسم دراسة تأثير عامل الموسمية على حركة السياحة الدولية إلى ليبيا وسنقوم بذلك من خلال تحليل الإحصائيات الرسمية المتوفرة والموزعة على أشهر السنة والممتدة فيما بين 1968 م إلى 1980 م *. ونعتقد بأن هذه المدة كافية لكي تعطينا توجها عاما لطبيعة الحركة خلال أشهر السنة المختلفة ومدى تأثرها بالموسمية .

وعند تفحص وتحليل الإحصائيات المبينة فى الجدول رقم (6.3) والشكل رقم (6.3) والخاص بتوزيع السائحين على أشهر السنة ، تتضح الخصائص الأتية :-

1- يتضح أن نسب متوسطات أعداد السائحين لكل شهر من أشهر السنة متقاربة جداً من بعضها ، فقد بلغ أعلى متوسط شهري حوالى 9.6 % وكان ذلك فى شهر يوليو ، بينما بلغ أقل متوسط حوالى 7.3 % فى شهري فبراير ونوفمبر ، وقد بلغ المدى بين أعلى وأدنى متوسطين حوالى 2.3 % ، ويعكس هذا المدى الصغير مقدار التجانس بين أشهر الوفرة وأشهر الندرة السياحية وعدم وجود قمم موسمية ، كما يشير هذا التجانس إلى عدم استثمار البلاد لعوامل الجذب الطبيعية مثل المناخ صيفا أو شتاءً أو الظروف الطبيعية الأخرى كالشواطئ أو الصحراء ، كما يشير عدم وجود قمم للموسمية إلى أن أغلب السياحة فى ليبيا ثقافية ، كما تشير أيضاً إلى جزء من هذه السياحة له علاقة بالعمالة التى لا تتأثر كثيراً بظروف المناخ فيما عدا حركة البناء والتشييد التى تنخفض فى الشتاء .

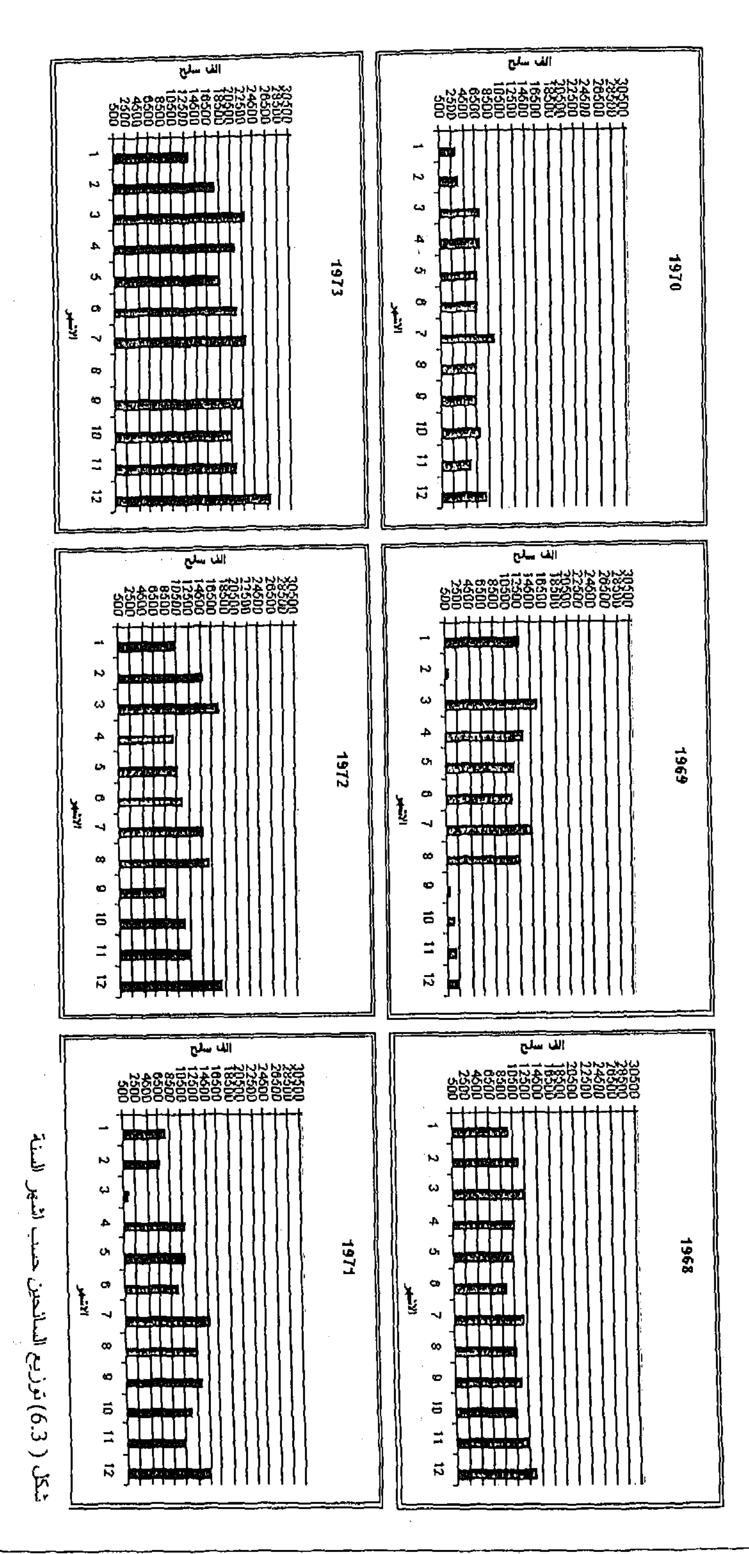
(1) محمد صبحي عبد الحكيم و حمدي أحمد الديب ، المرجع السابق ، ص 287 .

* لم تظهر إحصائيات السياح الموزعة على أشهر السنة بعد عام 1980 م .

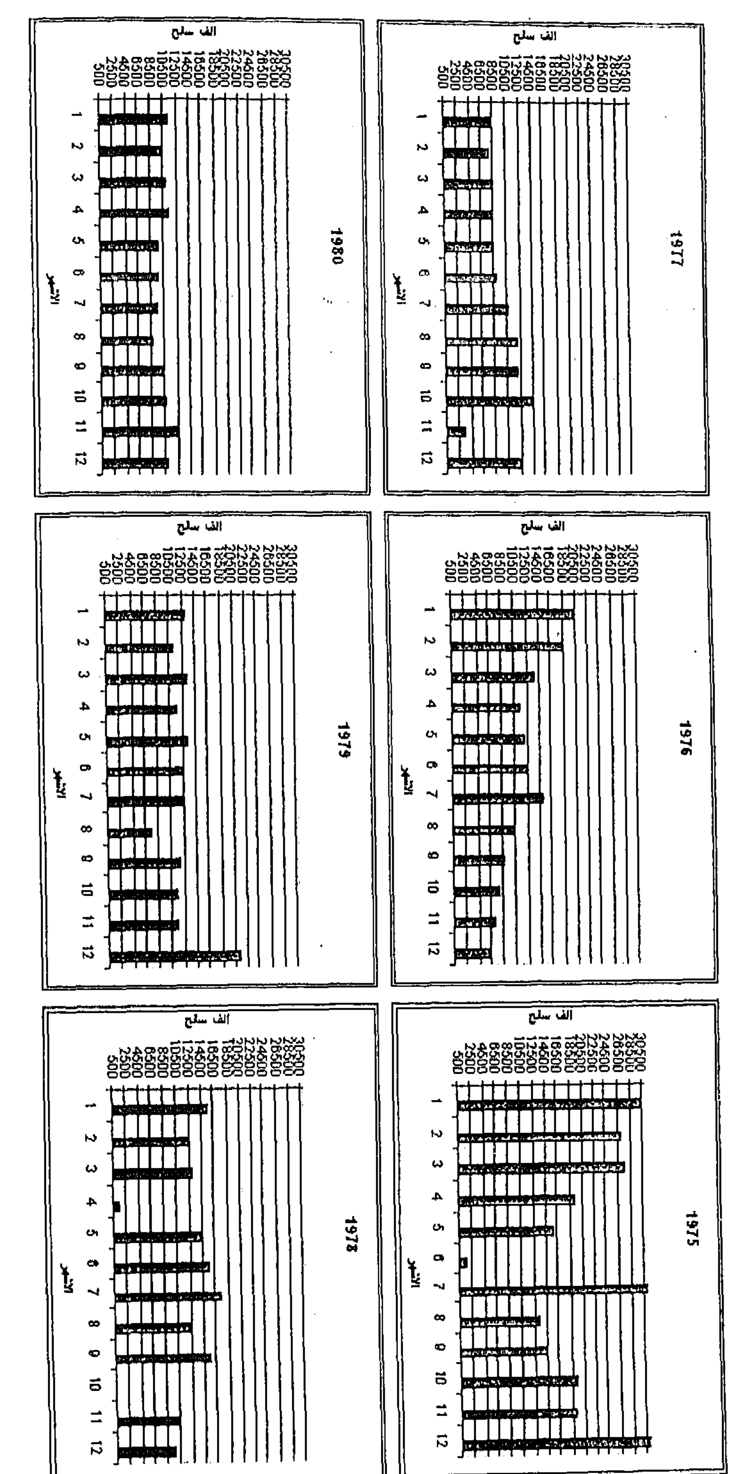
جدول رقم (6.3) توزيع السائحين حسب أشهر السنة 1968 – 1980 م

الشهر	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1975	1976	1977	1978	1979	1980	المتوسط
يناير	9835 7.3	12958 11.8	3019 3.9	7621 5.7	10365 6.2	13525 5.2	30251 12.7	20351 14.1	8457 6.7	15616 9.5	13026 8.6	11424 9.1	13073 8.4
فبراير	11428 8.5	1070 0.9	3630 4.2	6786 5.1	14819 8.9	17924 6.9	27152 11.4	18530 12.7	8002 6.3	12639 7.7	11051 7.3	10194 8.1	11935.4 7.3
مارس	12109 9.0	15525 14.2	7068 9.2	1256 9.2	17651 10.6	23026 8.9	27695 11.5	13834 9.5	8494 6.7	13112 8.0	13189 8.6	10895 8.4	14579.1 9.4
أبريل	10749 8.0	13423 12.3	7112 9.3	10803 8.1	9906 6	21329 8.2	19351 8.1	11562 7.9	8501 6.7	1300 8.0	11751 7.7	11512 9.1	12416.5 8.2
مايو	10141 8.0	11913 10.9	6776 8.8	10808 8.1	10610 6.4	18339 7.1	15729 6.6	12038 8.3	8368 6.7	14393 8.8	13284 8.7	9738 7.7	1144.7 8.0
يونيو	9122 7.0	11381 10.4	6719 8.8	9604 7.2	11406 6.8	21671 8.1	15887 6.6	12795 8.8	8966 7.1	15645 9.5	12763 8.4	9714 7.7	12139.4 7.4
يوليو	11993 9.0	14288 13.1	9415 12.3	15147 9.8	14850 8.9	23110 8.9	40463 18.5	15254 10.5	10683 8.5	17327 10.5	12496 8.3	9431 7.4	14371.4 9.6
أغسطس	10712 8.0	12725 11.6	6551 8.3	12799 9.6	15869 9.5	27331 10.5	14936 6.2	10346 7.1	12281 9.7	12773 7.8	7388 4.8	8649 6.8	12680 8.3
سبتمبر	11475 8.5	878 0.8	6351 8.8	13271 9.8	18158 10.9	22498 8.7	13457 6.0	8716 6.0	12065 9.6	15521 9.5	11933 8.0	10311 8.2	12052.8 7.9
أكتوبر	10692 8.0	1638 1.5	6906 9.0	11643 8.7	11583 6.8	20763 8.1	14693 6.2	7932 5.7	14322 11.3	12865 7.8	11571 8.0	10523 8.3	11260.9 7.5
نوفمبر	12256 9.1	1874 2.0	5466 7.1	10068 7.5	12621 7.6	21264 8.1	19244 7.5	7132 4.9	3250 10.5	10267 6.2	11364 7.6	12334 9.8	11428.3 7.3
ديسمبر	13611 10.0	2316 2.1	7953 10.3	14384 10.7	17841 10.7	27107 10.2	19175 7.4	6327 4.3	12303 9.7	9715 6.0	21419 15.1	10786 8.4	13561.4 8.7
المجموع	134125 100	108989 100	76621 100	133297 100	165579 100	257889 100	238033 100	144817 100	125692 100	163473 100	151235 100	125511 100	140642.9 100

المصدر : أمانة اللجنة الشعبية العامة للتخطيط مصلحة الإحصاء والتعداد (1968) المجموعة الإحصائية طرابلس .
أمانة اللجنة الشعبية العامة للتخطيط مصلحة الإحصاء والتعداد (1969) المجموعة الإحصائية طرابلس .
أمانة اللجنة الشعبية العامة للتخطيط مصلحة الإحصاء والتعداد (1972) المجموعة الإحصائية طرابلس .
أمانة اللجنة الشعبية العامة للتخطيط مصلحة الإحصاء والتعداد (1975) المجموعة الإحصائية طرابلس .
أمانة اللجنة الشعبية العامة للتخطيط مصلحة الإحصاء والتعداد (1977) المجموعة الإحصائية طرابلس .
أمانة اللجنة الشعبية العامة للتخطيط مصلحة الإحصاء والتعداد (1980) المجموعة الإحصائية طرابلس .



شكل (6.3) توزيع السائحين حسب أشهر السنة



تابع شكل (6.3) توزيع السائحين حسب أشهر السنة

2- قد يعزى سبب ارتفاع متوسط الأعداد السياحية فى شهر يوليو (9.6 %) إلى الزيارات التى يقوم بها أهل وذوى العمال المغتربين فى ليبيا والعاملين بالقطاعات الاقتصادية المختلفة ، حيث ترتبط فترة الصيف بالإجازات سواء للطلاب أو العاملين ، أما حركة السياحة الأجنبية فى هذه الفترة (الصيف) فهى مستبعدة لعدة أسباب منها ؛ قلة الخدمات السياحية المرتبطة بهذا الفصل فى ليبيا وتوفرها فى أماكن كثيرة مماثلة لليبيا على شواطئ البحر المتوسط سواء كان ذلك فى شماله أو جنوبه أو شرقه ، و السائح غالبا ما يفضل الأماكن الأقرب والتى تتوفر فيها خدمات أفضل .

أما ارتفاع متوسط أعداد السائحين فى شهر مارس إلى حوالى 9.4 % فمرده إلى قدوم أعداد من السائحين الدوليين الذين يقصدون المعالم التاريخية والثقافية ، أو مقابر الحرب العالمية الثانية ، وهذا الشهر يتميز باعتدال درجة حرارته التى تسهل الحركة وخاصة للفئات العمرية المتقدمة والتى ترتفع فى هذا النمط السياحي .

3- اما انخفاض متوسط الحركة فى شهرى فبراير ونوفمبر إلى حوالى 7.3 % فربما يعزى إلى تأثير انخفاض درجة الحرارة وهطول الأمطار فى المناطق الشمالية من البلاد كما يعكس عدم الاستغلال الجيد لظروف المناخ الصحراوى فى تلك الأثناء .

4- كذلك تتقارب نسب متوسطات الأعداد السياحية على مستوى الفصول ، حيث يأتي فصل الربيع فى مقدمتها بمتوسط قدره حوالى 25.6 % يليه فصل الصيف بحوالى 25.3 % ثم الشتاء بحوالى 24.4 % وأخيرا فصل الخريف بحوالى 22.7 % .

ويمكن دراسة التغيرات الموسمية عن طريق حساب معامل الموسمية ، وهذا يتطلب أولا حساب التغيرات الاتجاهية لحركة الأعداد السياحية فى الفترة المدروسة ، ثم بقسمة القيمة الفعلية للأعداد السياحية على القيمة الأتجاهية ، ومنها نحصل على معامل الموسمية ويتم تحديد القيم الأتجاهية باستخدام معادلة خط الانحدار Regression Line [1] :

ص م = أ + ب س

ص م = القيمة الأتجاهية لأعداد السائحين
أ = مقدار ثابت وهو الجزء الذى المستقيم من المحور الرأس
ب = مقدار ثابت يدل على ميل المستقيم على المحور الأفقي
س = سلسلة التواريخ المتعاقبة لدراسة الظاهرة

ويتم تحديد القيم الثابتة أ ، ب باستخدام المعادلة الجبرية التالية :

أ = مجـ ص / ن − ب مجـ س / ن

ب = (ن مجـ س ص − مجـ س مجـ ص) / (ن مجـ س2 − (مجـ س)2)

ص = القيم الفعلية لأعداد السائحين
ن = 12 شهر

(1) محمد صدقى على الغماز (1994) جغرافية شرم الشيخ السياحية ، سلسلة دراسات عن الشرق الأوسط (159) القاهرة ، ص 30 - 32 .

ب = ن مجـ س ص – مجـ س مجـ ص
ن مجـ س2 – (مجـ س)3
ص = القيم الفعلية لعداد السائحين
ن = 12 شهر

تم تحديد قيم س باختيار نقطة الاصل (صفر) فى منتصف المدة بين شهرى يونيو ويوليو، ولقد تم حساب معامل الموسمية (أو الدليل الموسمي) بتطبيق المعادلات السابقة على متوسطات أعداد السائحين للفترة الواقعة بين أعوام 1968 م – 1980 م كما هو مبين فى الجدول رقم (7.3) ، وقد اتضح من الجدول إن مجموع نسب التغيرات الموسمية لأعداد السائحين تساوى 1200 ، وذلك يعنى إن نسبة كل شهر فى المتوسط تساوى 100 .

ولكن نتيجة لظروف الموسمية فقد ترتفع هذه النسب أو تنخفض عن القيمة 100 ، وهذا يعنى أن تأثير الموسمية يكون بمعامل يختلف من شهر لآخر ، ويتوقف هذا التاثير على مقدار النسبة [1] . ففى الجدول السابق نرى أن المعامل قد إرتفع فى شهرى مارس ويوليو ليصل إلى 115 لكل منهما ، كما ارتفع فى شهر ديسمبر ليسجل 110 ، أما فى شهري يناير وأغسطس فكان إرتفاع المعامل طفيف حيث بلغ 102 لكل منهما ، وتقل نسبة معامل الموسمية فى بقية الأشهر الأخرى حيث تتراوح هذه النسب ما بين 91 – 99 ، وكان أقلها فى شهر أبريل.

ويمكن القول بأن هذه المعدلات غير المتباعدة من بعضها والتى يبلغ أقصى مدى لها حوالى 24 درجة ، تشير إلى أن حركة السياحة فى ليبيا تتسم بالتجانس النسبي ، ولا تظهر بها مواسم سياحية بارزة اللهم بعض الأشهر التى ترتفع فيها الحركة نسبياً ، وترتفع فيها معدلات معامل الموسمية بنسبة لا تزيد عن 115 .

جدول رقم (7.3) النسبة الموسمية لأعداد السائحين

الشهر	س	ص بالآلاف	س2	س ص	ص م	النسبة الموسمية
يناير	11-	13.1	121	144.1-	12.83	102.
فبراير	9-	11.9	81	107.1-	12.77	93
مارس	7-	14.6	49	102.2-	12.71	115
ابريل	5-	12.4	25	26.-	12.65	98
مايو	3-	11.4	9	34.2-	12.59	91
يونيو	1-	12.1	1	12.1-	12.53	97
يوليو	1	14.4	1	14.4	12.47	115
اغسطس	3	12.7	9	38.1	12.41	102
سبتمبر	5	12.1	25	60.5	12.29	98
أكتوبر	7	11.3	49	79.1	12.29	92
نوفمبر	9	11.4	71	102.6	12.23	93
ديسمبر	11	13.5	121	148.5	12.17	110
المجموع	0	150.9	572	18.5-	150.9	1200

الجدول من عمل الباحث .

(1) محمد صبحي عبد الحكيم وحمدي أحمد الدسب ، المرجع السابق ، ص 291 .

5.2.3 أثر القطاع السياحي على ميزان المدفوعات :-

غالبا ما تقاس أهمية السياحة الاقتصادية بمدى تأثيرها على ميزان المدفوعات فالسياحة كما ذكر سابقا تمثل جزءا من المعاملات غير المنظورة ، وتأخذ مكانها ضمن بقية الصادرات غير المنظورة مثل التأمين والمعاملات المصرفية والملاحية ... وغيرها .

وتظهر الصادرات والواردات السياحية فى الميزان السياحي الذى قد يكون موجبا أو سالبا ، ويعنى السالب بأن المصروفات والصادرات السياحية أكثر من الواردات ، والعكس صحيح إذا كان موجبا ، وكلتا الحالتين لها تأثير فى النهاية على دخل الفرد ، ولذلك تسعى الدول جاهدة لكى تجعل الميزان السياحي موجبا من أجل الإسهام فى جزء من ميزان المدفوعات.

ويظهر ميزان المدفوعات أهم التطورات التى تطرأ على العمليات الاقتصادية الدولية بين دولة ما و العالم الخارجي ، وذلك خلال ما تعكسه الحسابات المختلفة المكونة لميزان المدفوعات من تغير فى الاحتياطات والأرصدة من الذهب والعملات الأجنبية المملوكة للدولة ، ويتكون ميزان المدفوعات من عدة حسابات أساسية والتى تشمل ، حساب العمليات الجارية ، وحساب رأس المال ، وحساب الخطأ والسهو ، وحساب الاحتياطي والبنود المتعلقة به ، وكل حساب منها يشمل عدة حسابات فرعية [1].

ويدخل ميزان المدفوعات السياحي الليبي ضمن حساب العمليات الجارية ، بند الخدمات كما هو موضح فى الجدول رقم (8.3) ، ومما لا شك فيه بأن التطورات فى العديد من عناصر ميزان المدفوعات الليبي مرتبطة إلى حد كبير بمسار التطور فى بند الصادرات وانعكاسه الإيجابي على الميزان التجاري ومن ثم تأثيره الإيجابي أيضا على ميزان المدفوعات بصفة عامة ، وبند الصادرات هذا يعتمد على الصادرات الليبية من النفط ومشتقاته .

وإذا تفحصنا حساب موازين الخدمات فى الجدول السابق والتى يمثل الميزان السياحي أحد بنودها ، فإننا نجدها تتصف بالعجز المستمر وتمثل عبئا على كاهل ميزان المدفوعات ، على الرغم بما تشير إليه الإحصائيات من انكماش نوعى فى عجز ميزان الخدمات وميزان التحويلات منذ 1985 – وحتى 1996 م ، وكان سبب ذلك الانكماش النسبي راجع إلى السياسات التقشفية التى انتجتها البلاد فى تلك الفترة ، وكذلك إلى عدم السماح للعمال الوافدين بتحويل أكثر من 50 % من دخولهم بالعملة الصعبة بعد أن كان 90 % .

---

(1) اللجنة الشعبية للأعلام والثقافة (1994) ليبيا الثورة فى خمس وعشرون عاما التحولات الاقتصادية والاجتماعية ، طرابلس ، ص 360 .

جدول رقم (8.3) ميزان المدفوعات خلال السنوات 70 – 1996 م

	1970	1975	1980	1985	1992	1995	1996
أ- صافي الحساب الجارى	758.2	314.5	8021.7	1959.8	1316.0	2266.1	759.3
1- الصادرات المعاد تصديره.	2825.5	6618.5	21414.4	10114.8	9537.9	10241.0	10326
. قطاع النفط	2815.6	6609.9	21405.1	9093.5	8694.8	8848.3	9071.4
. القطاعات الأخرى	9.9	8.6	9.2	8.3	843.2	1393.3	1254.6
2- الواردات	881.1-	4800.8-	–	5629.8-	7061.3-	7090.4-	8300.5-
. قطاع النفط	105.3-	90.7-	10131.3	1013.1-	562.6-	613.8-	983.4
. القطاعات الأخرى	775.8-	4710.1-	347.5- 9783.8-	4616.7	6498.7-	6476.6-	7517.1
الميزان التجاري (1 – 2)	1.944.4	1.817.7	11.283. 1	4.485.0	2.476.6	3.151.2	1.825.5
3- الخدمات	1045.3-	1966.1-	2153.3-	1694.8-	732.3-	585.4-	754.4-
4- التحويلات بدون مقابل	140.9-	166.1-	1108.1-	830.6-	428.3-	299.6-	311.8-
ب- صـــافى حســـاب راس المال	154.7	1014.7-	1530.3-	146.8-	311.5	284.8	120.1
جـ – صافى الخطأ والسهو	-119.8	254.1-	210.5-	469.5	31.0	339.6-	75.9-
د – الأحتياطي	792.9-	1583.3-	6280.6	2282.6-	1658.5-	2320.8-	803.5-

المصدر :

1- اللجنة الشعبية للأعلام والثقافة (1994) ليبيا الثورة فى خمس وعشرون عاما التحولات الاقتصادية والاجتماعية طرابلس ص 316 .

2- الهيئة الوطنية للمعلومات والتوثيق (1998) الكتيب الإحصائي طرابلس ص 39 .

أما ميزان الخدمات السياحية فظل يعاني من العجز الكبير منذ بداية الحركة السياحية، حيث يشير الجدول رقم (9.3) إلى أن متوسط الإيرادات السياحية منذ عام 1969 م وحتى 1995 م قد بلغ حوالى 12.3 مليون دولار أمريكي أما متوسط المصروفات فقد بلغ حوالى 233.3 مليون دولار والتى تساوى 19 مليون دولار أى ما يساوى حوالى 18 مره حجم الإيرادات ، ولكن فائض ميزان المدفوعات قد غطى هذا العجز الكبير طوال تلك الفترة الزمنية .

ويعزى العجز فى الميزان السياحي إلى تذبذب متوسط الأنفاق للسائح الذى بلغ حوالى 33 دولارا خلال عامي 1969 – 1970 م ، ثم انخفض إلى حوالى 27 دولارا خلال أوائل السبعينات من القرن العشرين [1]، ثم ارتفع إلى حوالى 66 دولارا فى الثمانينات ثم أرتفع إلى حوالى 135 دولارا فى التسعينات [2].

(1) مصرف ليبيا المركزى (1977) النشرة الاقتصادية مايو ، يونيه ، إدارة البحوث الاقتصادية طرابلس والإحصاء طرابلس ، ص 4 .

(2) اللجنة الشعبية العامة للسياحة (1998) المخطط العام تنمية السياحة بالجماهيرية ص 10.

جدول رقم (9.3)ميزان الخدمات السياحية 1969 – 1995
(بملايين الدولارات)

البيانات / السنوات	1969	1970	1975	1982	1985	1990	1995
الإيرادات	17	13	37	5	2	6	6
المصروفات	73	73	149	293	409	424	212
الرصيد	56-	60-	60-	112-	288-	418-	206-

المصدر :

1- مصرف ليبيا المركزي ، النشرة الاقتصادية مايو ، يونيه 1977 إدارة البحوث الاقتصادية الإحصاء طرابلس ص 3 للفترة (1969 – 1975) .

2- United Nations (1990) Statistical Yearbook . pp . 962 - 963
3- United Nations (1998) Statistical Yearbook . pp . 292 - 295
4- United Nations (1999) Statistical Yearbook . pp . 796 – 805

ولكن نظرا لظهور ظاهرة السوق السوداء للعملات الأجنبية منذ أواخر الثمانينات بسبب عدم كفاية الكمية المعروضة من الصرف الأجنبي حسب السعر الرسمي ، وقد أدت هذه الظاهرة إلى تدني قيمة الدينار الليبي أمام الدولار بحوالى ثلاثة دنانير لكل دولار وتدني قيمة الدينار الليبي تؤدى إلى تدني قيمة الإيرادات السياحية ، أضف إلى الأسباب السابقة قلة أعداد السائحين وعدم استقرار حجم الحركة السياحية هذا بالإضافة إلى النقص المستمر فى السائحين الأوروبيين والأمريكيين الأكثر إنفاقا ، كل العوامل السابقة ساهمت فى انخفاض الإيرادات السياحية وبالتالي ظهور العجز المستمر فى ميزان المدفوعات السياحي . مما سبق يمكن القول أن الميزان السياحي فى الوقت الحاضر ميزان سالب ويمثل عبئاً على ميزان المدفوعات ، ولكن إذا استثمر هذا القطاع بالطرق الصحيحة ، فإن الإيرادات السياحة يمكن أن تساهم مساهمة فعالة فى الحد من العجز فى الميزان السياحي ومن ثم تدعم ميزان المدفوعات كما تساهم فى التقليل من الاعتماد على مصدر اقتصادى واحد .

6.2.3 أثر قطاع السياحة على العمالة :-

يلعــب قطاع السياحة دوراً هاماً فى خلق فرص عمالة كثيرة بطريقة مباشرة فى قطاع الخدمــات السياحية وبطريقة غير مباشرة فى القطاعات الأخرى التى توفر السلع والخدمات لقطــاع الســياحة ســواء فى الصناعة أو الزراعة أو النقل أو التشييد ، فكل غرفة فندقية تســاهم فــى توفــير ما بين 1.7 إلى 2 فرصة عمل مباشرة هذا بالإضافة إلى فرصة عمل أخرى غير مباشرة فى القطاعات الأخرى ، وهذا يعنى أن النشاط السياحي يوفر ما بين 2.7 إلى 3 فرص عمل مباشرة وغير مباشرة (1) .

ولكــن إذا نظــرنا إلــى الملحــق (2.3) الخــاص بتوزيع العمالة الليبية على الأنشطة الاقتصــادية المختلفة على مدى 26 عاما ، فإنه يتبين لنا مدى قلة مساهمة قطاع السياحة فــى هيكل العمالة الليبية ، والمدرج ضمن قطاع التجارة والمطاعم والفنادق ، وتشمل تلك الاحصــائية كمــا هو واضح العاملين بقطاع التجارة أيضاً ، وقد بلغت نسبة العمالة فى ذلك القطاع فى عام 1970 حوالى 7.0 % من إجمالي العمالة فى كافة القطاعات .

ثم ارتفعت إلى 7.2 % فى عام 1975 م ، ثم أخذت فى الانخفاض حتى وصلت 5.1 % عــام 1985 م ، ولكــنها عادت لترتفع ببطئ مرة أخرى لتصل إلى حوالى 5.9 % عام 1996 م .

وإذا تفحصنا الجدول رقم (10.3) فإنه يشير إلى أن العمالة المباشرة التى خلقتها مــرافق الايــواء وصــلت فى مجموعاتها إلى حوالى 6207 عامل وموظف فى كافة أنحاء البلاد.

وقــد تركــز النصــيب الأكبر فى المنطقة الغربية تليها المنطقة الشرقية ثم المنطقة الوسطى وأخيراً المنطقة الجنوبية .

جدول رقم (10.3) العمالة الحالية فى مرافق الإيواء
والعمالة المباشرة المتوقعة لعام 1996

المنطقة	عدد الفنادق	عدد الغرف	عدد العاملين	نسبة العاملين إلى الغرف	العمالة المباشرة المتوقعة عند 1.7	العمالة المباشرة المتوقعة عند 2
المنطقة الغربية	56	4867	3378	.69	8273.9	9734
المنطقة الشرقية	37	2978	1930	.64	5062.6	5956
المنطقة الوسطى	19	697	675	.96	1184.9	1364
المنطقة الجنوبية	6	248	224	.90	421.6	496
المجموع	118	8	8790	.70	14943	17500

الأعمدة 4 ، 5 ، 6 من عمل الباحث

المصدر :
1- الهيئة الوطنية للمعلومات والتوثيق (1998) الكتيب الإحصائي طرابلس ص 17 .

(1) معهد التخطيط القومي (1998) ، اقتصاديات القطاع السياحي فى مصر وانعكاساتها على الاقتصاد القومي ، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية رقم (124) ص 48 .

أمـــا نسبة العاملين إلى الغرف فقد وصلت إلى 69. فى المنطقة الغربية و 64. فى المـــنطقة الشرقية أما فى المنطقة الوسطى والجنوبية فكانت على التوالي 96. و 90. وإذا كـــان مـــن المفـــترض أن تنتج كل غرفة فى مرافق الإيواء ما بين 1.7 إلى 2 فرص عمل مباشرة فإن نسبة العاملين إلى الغرف المبينة فى الجدول رقم (11.3) تبدو منخفضة جدا . لذلـــك تم اللجوء إلى حساب العمالة المفترضة المباشرة وذلك بضرب عدد الغرف الحالية فى الحالتين الافتراضيتين ، لأجراء مقارنة بسيطة بين العمالة الحالية والافتراضية .

وقد تبين أنه فى الحالة الأولى (عند 1.7) قد بلغ إجمالي العمالة حوالى 14,943 عامل أما فى الحالة الثانية (عند 2) فقد بلغ الإجمالي حوالى 17,500عامل ، وهذه النتائج تفـــوق الوضع الراهن بحوالى مرتين ، بمعنى ضياع أكثر من 50 % من فرص العمل التى تنـــتجها مـــرافق الإيواء ، هذا أو تجدر الإشارة هنا إلى أن العمالة المغتربة تساهم بحوالى 34 % [1] من العمالة الحالية .

ويشير السياق السابق إلى أنه إذا استثمر قطاع السياحة بالطريقة الصحيحة ، وإذا تم تدريـــب وتأهـــيل الأيـــدى العاملة الوطنية على العمل فى المرافق السياحية فإن هذا القطاع سوف يستوعب أعداداً كبيرة من الأيدى العاملة ، بالإضافة إلى إحلال الأيدى العاملة الوطنية محـــل المغـــتربة ممـــا يســـاهم فى تقليل تسرب العملات الأجنبية التى تقوم الأيدى العاملة المغتربة بتحويلها إلى أوطانها .

3.3 تحليل خصائص الطلب السياحي الدولي فى ليبيا

(تطبيق على مدن طبرق وشحات و غدامس)

تأتي أهمية دراسة وتحليل خصائص الطلب السياحي ، بما توفره من معلومات مفصلة عـــن طبـــيعة وخصائص السوق السياحية من حيث ؛ مصدر الرحلة ، وأهدافها والسمات الديموجرافـــية للســـائحين ، والدخـــل ، ونمط الرحلة ، ووسائل النقل المستخدمة ورغبات السائحين والمشكلات التى تواجههم .

وذلك من أجل سد بعض الفجوات فى الإحصائيات السابقة ، ومن أجل تقييم الوضع الراهن ، وتوضيح الرؤية لحلول المستقبل ، وقد تطلب ذلك التحصل على معلومات مباشرة مـــن قبل السائحين عن طريق ملء إستمارات استبيان ، كما كان ضروريا لاستيفاء غرض التقيـــيم الـــتعرض كذلك للمشكلات التي تواجه القائمين على مرافق الإيواء وشركات السفر المحلية.

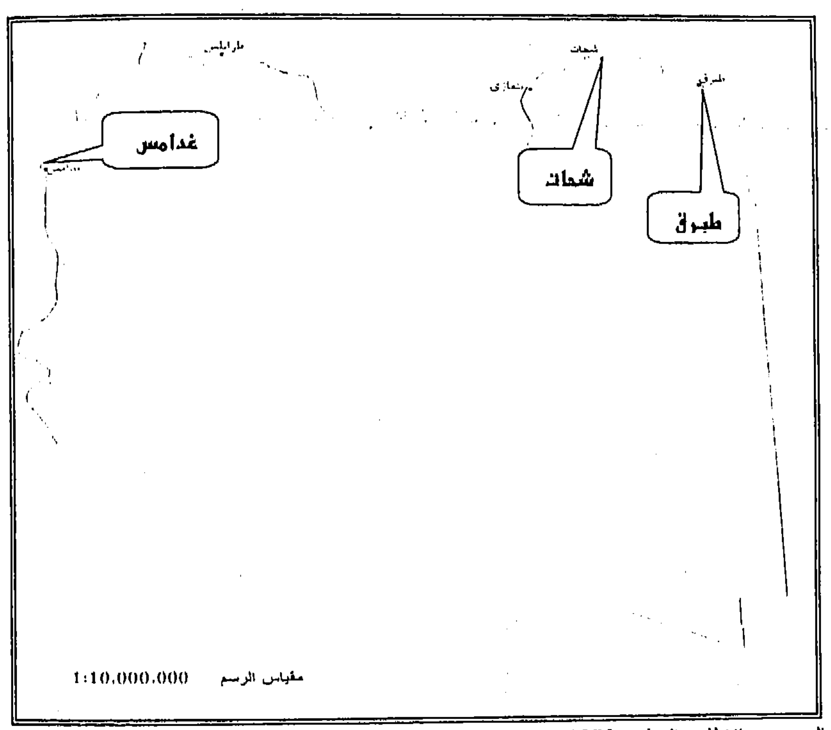
ونظـــرا لاتســـاع الرقعة الجغرافية لليبيا فقد تم إستبيان عينة سياحية فى ثلاث مواقع سياحية متفرقة ذات امكانيات جذب سياحية مختلفة ، وتشمل هذه المواقع كما هو مبين على الشـــكل رقـــم (7.3) مديـــنة طبرق الساحلية فى شمال شرق البلاد ، ومدينة شحات على مرتفعات الجبل الأخضر وواحة غدامس على الحدود الليبية التونسية الجزائرية.

---

(1) هذه النسبة أخذت من الدراسة الميدانية التى أجريت على بعض مرافق الإيواء عام 1999.

وقـــد اختيرت مدينة طبرق بسبب شهرتها العالمية الواسعة لاقترانها بمواقع الحرب العالمية الثانية ، ومقابر ضحاياها ، هذا بالإضافة لما تتمتع به من مناخ معتدل أغلب السنة وشـــواطئ رملية طويلة ، أما شحات الأثرية (قورينى) لأنها تعتبر من أجمل وأهم المواقع الأثـــرية الأغريقـــية الرومانية فى حوض البحر المتوسط ، وتمثل مع جارتها مدينة سوسة مواقع تراث عالمية ، هذا بجانب اعتدال مناخها المتوسطى وجمال بيئتها الطبيعية أما واحة غدامـــس فهـــى من أكثر واحات الصحراء الكبرى شهرة وجمالاً وغالبا ما يطلق عليها أسم (جوهرة الصحراء)، وتعتبر هذه الواحة من الأمثلة القليلة الباقية كنموذج للمدينة الإسلامية التقليدية والتى ظلت تحتفظ بطابعها المميز لفترات زمنية طويلة [1] .

هـــذا بالإضافة إلى تراثها المميز ومناخها الشتوي الدافئ ، لذلك فهي تمثل السياحة الصحراوية .



المصدر : الاطلس الوطني 1978

شكل (7.3) موقع طبرق وشحات وغدامس (مواقع العينة الدولية)

(1) منصور محمد البابور (1995) غدامس التحضر والقاعدة الاقتصادية منشورات جامعة قاريونس ، بنغازى ص 11.

1.3.3 خصائص الطلب السياحي للعينة الدولية:

فى الفترة التى أجريت فيها الدراسة* كان هناك حوالي 332 سائحا فى المواقع الثلاث من مختلف جهات العالم ، وقد أتوا فى 12 مجموعة سياحية تنقلهم حافلات ، وعدد قليل منهم أتي فى وسائل نقل خاصة .

ولقد تم استبيان 103 سائح منهم بنسبة بلغت حوالى 30 % من المجموع الكلى وأتضح أن هذه المجموعات السياحية قد أتت فى أوقات متفرقة من شهر مارس ولم تظهر بعد ذلك . وفيما يلي تحليل وصفي لخصائص هذه العينة .

1.1.3.3 جنسية للسائحين :

يتضح من جدول رقم (11.3) إن أفراد العينة ينحدرون من تسع جنسيات مختلفة أتى جلها من دول غرب أوروبا فيما عدا أربع سائحين من اليابان ونسبتهم 3.7 % من العينة ، وواحد من بلغاريا بشرق أوروبا بنسبة 0.9 % أما الأمريكتين ، وأستراليا ، وبقية آسيا ، وأفريقيا والدول العربية فلم تمثل فى هذه العينة .

وهذا راجع إلى عدة أسباب منها إتساع مساحة البلاد وتعدد أماكن الجذب السياحي في حين لم يشمل هذا الاستبيان إلا ثلاث مراكز فقط ، هذا بالإضافة إلى قلة العدد الإجمالي للأفواج السياحية إلى ليبيا والتى تأتي فى مجموعات متفرقة وفى أشهر متفرقة ، هذا بالإضافة إلى الأسباب التى تم ذكرها عند تحليل مصادر الحركة السياحية إلى ليبيا .

أما تمثيل هذه العينة لغالبية أوروبية فذلك مرجعة إلى أنه يوجد بهذه القارة أكبر نسبة للدول المصدرة للسائحين فى العالم ، بالإضافة إلى قربها النسبي من ليبيا وتوفر أشكال من العلاقات التاريخية بين بعض من دول هذه القارة وليبيا مما جعلها وجهة لبعض سائحي القارة الأوروبية كما هو مبين في الجدول السابق والشكل (8.3) .

وإذا رتبنا هذه الجنسيات حسب مشاركتها نجد أن السائحين الألمان يأتون فى المقدمة بنسبة 32.1 % ثم الإيطاليين بنسبة 24.3 % يليهم الأنجليز بنسبة 13.6 % والنمساويين بنسبة 11.7 % فالسويسريين بنسبة 9.7 % ثم اليابانيين بنسبة 3.7 % أما الفرنسيون فكانوا فى أخر القائمة بنسبة 2.9 % ، هذا الترتيب قريب من الإحصائيات العامة للسائحين الدوليين فى ليبيا ، ولكنه ليس مطابقاً لها ، حيث كانت إيطاليا فى تلك الإحصائيات تمثل المرتبة الأولى وبريطانيا الثانية وألمانيا الثالثة وفرنسا الرابعة.

وربما يعزى هذا التفاوت البسيط إلى نمط السياحة السائد والمتمثل فى السياحة التاريخية والصحراوية وعدم إمكانية تغطية كل الأماكن التاريخية والثقافية والصحراوية المنتشرة فى طول البلاد وعرضها ، ولكن على الرغم من ذلك فإن الدول الثلاث التى أتت

* لقد شرع فى هذه الدراسة فى شهر مارس شهر القمة السياحية واستمرت حتى يوليو القمة الأخرى عام 1999 م.

فى المقدمة هى نفس الدول التى تحتل المرتبة الأولي تاريخيا من السياحة الأوروبية القادمة إلى ليبيا .

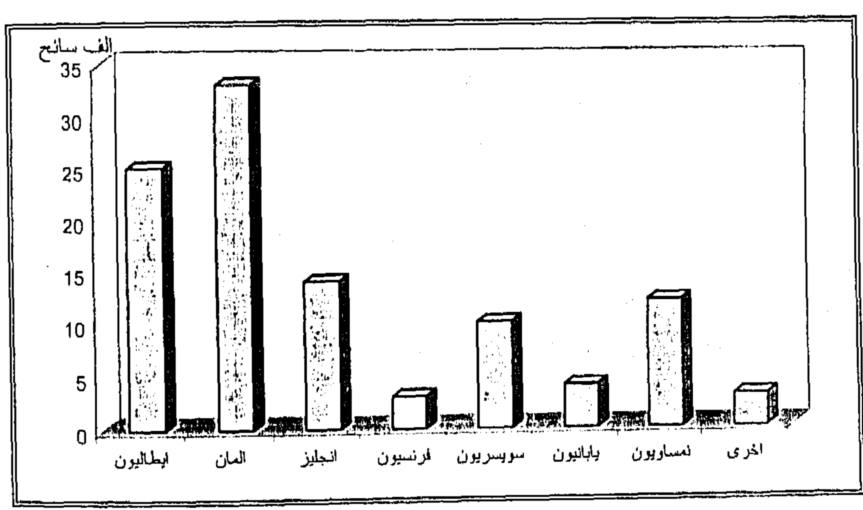
2.1.3.3 توزيع السائحين على المواقع السياحية :-

يتبيـــن من جدول رقم (12.3) وشكل (9.3) بأن السائحين يتوزعون على المواقع الــثلاث على النسق التالي : طبرق وتساهم بحوالى 35.9 % من أجمالي العينة وقد زارتها ثــلاث جنسيات فقط هي الألمانية بنسبة 22.3 % والإنجليزية بنسبة 12.6 % والنمساوية بنســبة 1 % ويبدو أن غالبية السائحين الألمان والإنجليز قد أتوا إلى مدينة طبرق ، وهذا يــبدو طبيعيا نظرا للأهمية التاريخية لهذه المدينة لكليهما ، حيث يأتي أغلبهم لزيارة مقابر أهلهــم وأصدقائهم وبنى وطنهم ، وكذلك لزيارة أماكن المواقع الحربية الهامة التى جــرت

جدول رقم (11.3) السائحون حسب الجنسية

الجنسية	العدد	النسبة المئوية %
إيطاليون	25	24.3
ألمان	33	32.0
إنجليز	24	13.6
فرنسيون	3	2.9
سويسريون	10	9.7
يابانيون	4	3.9
نمساويون	12	11.7
أخرى	2	1.9
المجموع	103	100

المصدر : الدراسة الميدانية 1999

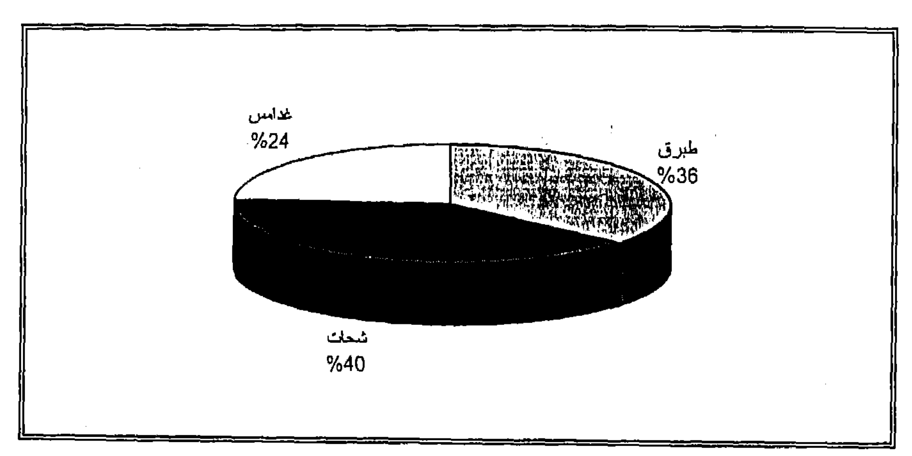


شكل (8.3) توزيع العينة الدولية حسب الجنسية

جدول رقم (12.3) توزيع السائحين على المناطق السياحية (نسب مئوية)

	إيطاليون	ألمان	إنجليز	فرنسيون	سويسريون	يابانيون	نمساويون	آخرون	المجموع
طبرق	-	22.3	12.6	-	-	-	1.0	-	35.9
شحات	19.4	4.9	1.0	-	-	3.9	10.7	-	39.8
غدامس	4.9	4.9	-	2.9	9.7	-	-	1.9	24.3
المجموع	24.3	32.1	13.6	2.9	9.7	3.9	11.7	1.9	100

المصدر : الدراسة الميدانية 1999



شكل (9.3) توزيع العينة الدولية على المواقع السياحية

أثناء الحرب العالمية الثانية ، أما مدينة شحات فقد جذبت خمس جنسيات بنسبة بلغت حوالي 39.8 % ، وأتى الإيطاليون في مقدمتهم بنسبة 19.4 % ثم النمساويون 10.7 % يليهم الألمان بنسبة 4.9 % ثم اليابانيون والإنجليز على التوالي بنسبة 3.9 % و 1 % ، كما جذبت واحة غدامس خمس جنسيات كذلك بنسبة قدرها 24.3 % وقد أتى السائحون السويسريون على رأس هذه المجموعات بنسبة 9.7 % يليهم الإيطاليون والألمان بنسبة 4.9 % لكل منهما ، ثم الفرنسيون والدول الأخرى بنسبة 2.9 % ، 1.9 % على التوالي.

3.1.3.3 توزيع السائحين حسب الغرض من الرحلة :

يتضـــح مـــن الجـــدول رقم (13.3) وشكل رقم (10.3) إلى أنه كان هناك غرضـــان رئيسيان وراء رحلات المجموعة المستبينة وهما الغـــرض الترويحي الذى بلغت نســـبته 76.7 % والغـــرض التعليمي والذى بلغت نسبته 18.5 % من إجمالي العينة ، أما النســـبة الباقـــية وهى 6.8 % فقد أختارت أغراضا أخري ، مثل الرغبة فى معرفة الحياة والنظام الاجتماعي والسياسي للمجتمع الليبي أو لزيارة المقابر.

فكان أغلب هذه المجموعة من السائحين الألمان ، أما أغراض العمل ، والمؤتمرات والبعثات السياسية فلم تمثل فى هذه العينة .

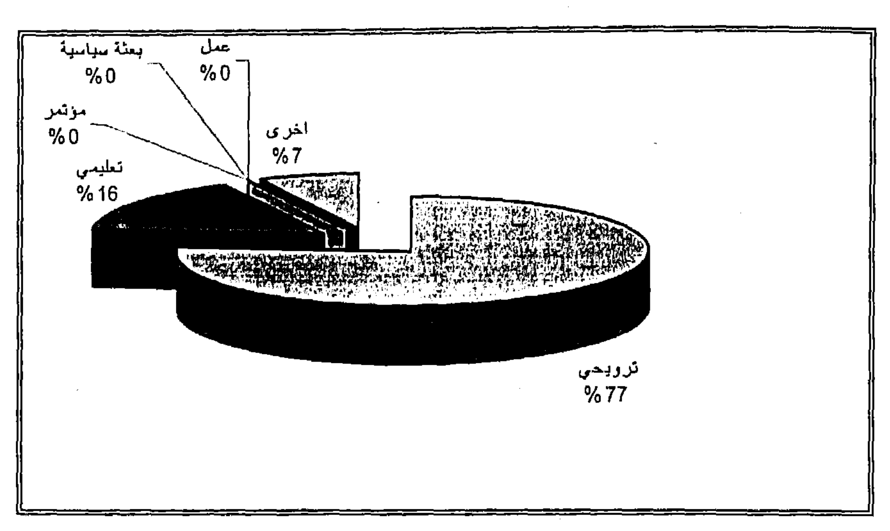
وعـــند الإجابـــة عـــن أكثر العوامل السياحية جذبا للسائحين فى ليبيا أتى العامل التاريخـــي فى المقام الأول بنسبة 33 % من عدد الإجابات تلا ذلك عامل الجذب الصحراوي وعامل الجذب الثقافي بنسبة 25 % لكل منهما .

أما عوامل جذب الشواطئ والمناخ فكانت نسبتهما منخفضة حيث بلغت على التوالى 9.9 % و 3.9 % . وهـــذه الإحصائيات تشير إلى أن أنماط السياحة السائدة الآن هي النمط التاريخي والثقافي والصحراوي ، أما سياحة الشواطئ وموسم الصيف فهى غير موجودة .

جدول رقم (13.3) توزيع السائحين حسب الغرض من المرحلة

الغرض / الجنسية	ترويحي		عمل	تعليمي		مؤتمر	بعثة سياسية	أخرى	
	عدد	%		عدد	%			عدد	%
إيطاليون	25	24.3	–	–	–	–	–	–	–
ألمان	25	24.3	–	2	1.9	–	–	6	5.8
إنجليز	12	11.6	–	2	1.9	–	–	–	–
فرنسيون	3	2.9	–			–	–	–	–
سويسريون	7	6.8	–	2	1.9	–	–	1	1.0
يابانيون	4	3.9	–	–	–	–	–	–	–
نمساويون	2	1.9	–	10	9.7	–	–	–	–
أخرى	1	1.0	–	1	1.0	–	–	–	–
المجموع	79	76.7	–	17	16.5	–	–	7	6.8

المصدر : الدراسة الميدانية 1999



شكل (10.3) توزيع العينة الدولية حسب الغرض من الرحلة

4.1.3.3 – التركيب العمري للسائحين :-

تظهــر إحصائية التركيب العمري للعينة المستبنيه فى جدول رقم (14.3) والموضحة فـــى شكل (11.3) مجموعة من المؤشرات الهامة منها : إن نسبة مشاركة الفئة العمرية الواقعـــة ما بين 15 – 25 سنة قد بلغت حوالي 5.9 % فقط وهى أقل النسب المشاركة فى العيـــنة . هــذا علــى الرغم من اتصاف هذه الفئة العمرية بوجودها بأعداد كبيرة منها فى الجامعات والمعاهد والمدارس الثانوية . كما أنها تملك وقت الفراغ الكافى ، ومرونة الحركة بسبب قلة الإعباء الأسرية مما يؤهلها بالمشاركة فى الحركة السياحية بأعداد ضخمة ولكن هـــناك عدة خصائص وعوائق تحول دون مشاركة هذه الفئة فى الحركة السياحية إلى ليبيا منـــها : إن هذه الفئة تميل إلى المشاركة فى الحركة السياحية ذات التكاليف المنخفضة [1].

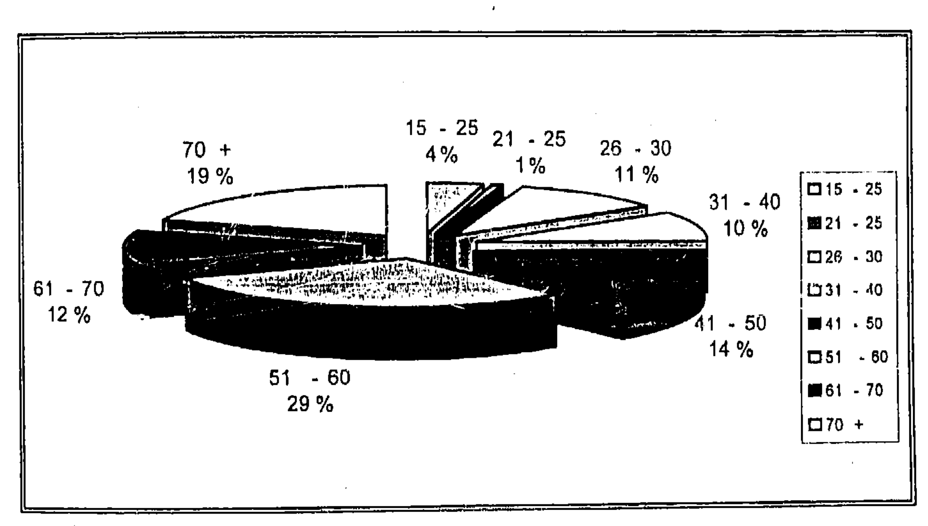
ســـواء كانـــت فى تكلفة المواصلات أو مرافق الإيواء أو خدمات الترويح ، كما تميل هذه الفئة إلى المشاركة بشكل مكثف فى السياحة الرياضية بأنواعها و سياحة الشواطئ .
ومن الملاحظ بأن ليبيا غير مجهزة بالخدمات والمرافق اللازمة لهذا النمط من السياحة والســـائحين ، أيضـــا تمـــيل هـــذه الشريحة العمرية إلى السفر المنفرد بعيداً عن الرحلات الجماعية ، بعكس السياحة الحالية فى ليبيا والتى يغلب عليها طابع الرحلات الجماعية .

(1) Micozkowski , Z . , Op Cit , p.162.

جدول رقم (14.3) توزيع السائحين حسب الفئات العمرية

الفئة العمرية / الجنسية	20-15	25-21	30-26	40-31	50-41	60-51	70-61	70+
إيطاليون	-	-	1	6	5	11	2	-
ألمان	-	1	5	1	2	13	6	5
إنجليز	-	-	-	-	-	1	2	11
فرنسيون	-	-	-	-	-	-	1	3
سويسريون	2	-	4	1	1	2	-	-
يابانيون	-	-	-	1	2	1	-	-
نمساويون	2	-	-	-	4	3	1	2
أخرون	-	-	1	1	-	-	-	-
المجموع	4	1	11	10	14	12	12	20
النسبة المئوية	4.9	1.0	10.6	9.7	13.6	11.7	11.7	19.4

المصدر : الدراسة الميدانية 1999



شكل (11.3) توزيع العينة الدولية حسب الأعمار

أما فئتي عمر 26-30 و 31-40 سنة فكانت نسبة مساهمتهما على التوالى 10.6 % و 9.7 % ، وهــى نسب أكبر من سابقتها ، وهاتان الفئتان تمثلان وسط العمر ، وتشير الدراســات بأنهما يتصفان بقلة المشاركة فى الحركة السياحية نتيجة لبداية الاحتراف وقلة المدخرات وتكوين الأسر ومن ثم الانشغال تربية الأطفال [1].

ولكــن الإحصــائيات تشير إلى توجه عام يؤكد أرتفاع مشاركة الفئات العمرية التى تــتجاوز ســن الأربعين بين أفراد العائلة، فقد ارتفعت نسبة المشاركة بين أولئك الذين تقع أعمارهم فى الفئة العمرية 41-50 سنة حيث وصلت إلى 13.6 % وتعزى هذه الزيادة إلى الاستقرار الوظيفي وارتفاع الدخول وترعرع الاطفال وإرتفاع نسبة العزوبية فى الغرب.

وتــرتفع نســبة المشاركة مرة أخرى للأسباب السابقة حتى تصل إلى 30.1 % فى الفــئة العمــرية الواقعــة بين 51-60 سنة ، أما فئة المسنين والتى تمثل السائحين اللذين تــتجاوز أعمــارهم الستين عاما فقد كانت أكثر المجموعات مشاركة فى هذه العينة ، وذلك راجع إلى أن شريحة المسنين أخذت تزداد فى الدول الصناعية بسبب إرتفاع الرعاية الطبية والصــحية هــذا بالإضافة إلى توفر الوقت ، والأموال من الضمانات الاجتماعية ، وأصبحت بالتالــي تمــثل طلــبا سياحيا فى زيادة مستمرة . وفى هذا الصدد يشير Mieozkowski (1990) [2] إلى وجود ظاهرة حركة (هجرة) موسمية للمتقاعدين سواء أمريكيا الشمالية أو أوروبــا حيــث تتحرك هذه المجموعة البشرية أثناء أواخر الخريف واوائل الشتاء ، نحو الجــنوب بعــيدا عن البرودة الشديدة ثم تتحرك مرة أخرى شمالاً فى فصل الربيع ، وهذه السمة قد ينظر إليها مستقبلاً كأحد مصادر الحركة السياحية إلى ليبيا.

5.1.3.3 التركيب النوعي للسائحين :

كان يقتصر النشاط السياحي والترويحي بدرجة كبيرة على عنصر الرجال فى أغلب المجتمعات ، ولكن هذه الظاهرة بدأت فى التغير وخاصة فى المجتمعات الصناعية وبالتحديد فى الفترة التى أعقبت الحرب العالمية الثانية ، عندما دخلت المرأة مجال العمل بأعداد كبيرة وبالتالــي فقد ساهمت الاستقلالية الاقتصادية للمرأة فى ارتفاع نسبة مشاركتهن فى الحركة السياحية .

ولذلــك نجــد أن الاســتبيان قد عكس هذه الحقيقة فى دولة غير سياحية ، فقد وصلت نســبة الذكــور فى العينة إلى 62.1 % بينما بلغت نسبة الإناث حوالي 37.9 % أي بمعدل إمرأة لكل 1.6 رجل وهذا يعني أن أعداد السائحين سوف ترتفع أكثر عند تطوير هذا القطاع وذلك بسبب زيادة مشاركة المرأة فى الأفواج السياحية . أما الحالة الاجتماعية للعينة فتشير إلى أن نسبة 65 % منها متزوجين ونسبة 35 % غير متزوجين ، وعدد الاطفال فى العينة إثنان فقط ، أنظر جدول رقم (15.3) وشكل رقم (10.3).

---

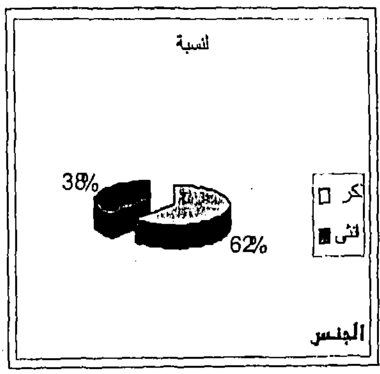
(1) هــ . روبنسون ، المرجع السابق ، ص . 60.

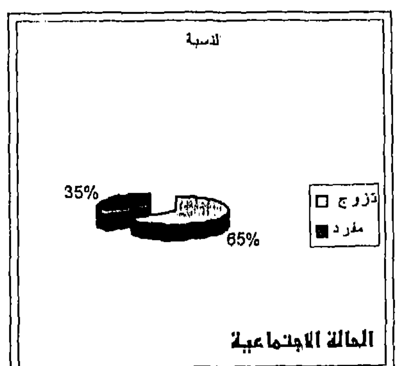
(2) Ibid. . , p . 163.

جدول رقم (15.3) السائحون حسب الجنس والحالة الاجتماعية

الجنس			الحالة الاجتماعية		
النوع	العدد	النسبة %	الحالة	العدد	النسبة %
ذكر	64	62.1	متزوج	67	65.0
أنثى	39	37.9	غير متزوج	36	35.0
المجموع	103	100		103	100

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .





شكل (12.3) توزيع العينة الدولية حسب الجنس والحالة الاجتماعية

6.1.3.3- الحالة الوظيفية Occupation:

تعكـس الحالــة الوظيفــية مستوى الدخل ومستوى التعليم لما لها من علاقة وثيقة مع بعضــها ، فالوظــيفة فــى الغالب تعكس السنوات التى أمضاها الفرد فى التعليم ، ودرجات التعلــيم تعكــس مستوى الدخل ، فالمتخصصون كالاطباء واساتذة الجامعات والاستشاريين والتقنيين إلى غير ذلك هم أكثر دخلاً في الغالب من الموظفين أو العمال .
أمـــا ســنوات الخـــبرة فهي ذات أثر إيجابي على أغلب الدخول ، وكما هو معلوم إيضا بأن الدخل من أهم المتغيرات المؤثرة فى الطلب السياحي .

فهــناك علاقـــة إيجابــية بين ارتفاع الدخل ونسبة المشاركة فى الحركة السياحية ، فكلمـــا ارتفعــت الدخول كلما تمكن الافراد من اشباع رغباتهم فى السفر لمسافات بعيدة عن أماكن اقامتهم العادية .

ومن تفحص الجدول رقم (16.3) إتضح إنه هناك 28.2 % من إجمالي العينة من المتخصصين منهم 6.8 % اطباء و 7.8 % مهندسين و 4.8 % عالم آثار و 5.8 % أستاذ جامعـــة و 1 % من رجال المال (مستشار مالى) ، أما نسبة الموظفين فقد بلغت 38.8 % منهم 10.7 % يعملون بشركات السياحة و 8.7 % مدرسين و 19.4 % يعملون فى خدمات الســكرتيارية والتجارة والمطاعم أما نسبة ربات البيوت والمتقاعدين فقد كانت على التوالى 9.7 % و 23.3 % .

أمـــا ســنوات الخبرة للمتخصصين و الموظفين باستثناء ربات البيوت والمتقاعدين فإنهـــا تشير إلى أن غالبية السائحين من ذوى الخبرات الطويلة فى العمل ، فقد بلغت نسبة ذوى الخـــبرة التى تربو على 25 عاما حوالى 44.6 % من إجمالى العينة أما ذوى الخبرة الـــتى تـــبلغ 15 عاما فقد كانت 12.6 % وتشير سنوات الخبرة الطويلة هذه إلى أن غالبية الســـائحين مـــن ذوى الدخول المرتفعة التى تؤهلهم للسفر بعيداً عن أماكن اقامتهم ، انظر جدول (17.3).

جدول رقم (16.3) الحالة الوظيفية للسائحين

الحالة الوظيفية / السائحون	متخصص		موظف		ربة بيت		متقاعد	
	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %
إيطاليون	16	15.5	7	6.8	–	–	2	1.9
المان	9	8.7	12	11.7	6	5.8	6	5.8
إنجليز	1	1.0	–	–	–	–	13	12.6
فرنسيون	1	1.0	1	1.0	–	–	1	1.0
سويسريون	–	–	9	8.7	1	1.0	–	–
يابانيون	–	–	2	1.9	1	1.0	1	1.0
نمساويون	1	1.0	7	6.8	2	1.9	2	1.9
أخرى	1	1.0	1	1.0	–	–	–	–
المجموع	29	28.2	39	37.8	10	9.7	25	24.3

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .

جدول رقم (17.3) سنوات الخبرة للموظفين والمتخصصين

سنوات الخبرة	المتخصصين		الموظفين	
أكثر من 30 سنة	17	% 16.5	16	% 15.5
25 سنة	5	% 4.8	8	% 7.8
15 سنة	7	% 6.8	6	% 5.8
5 سنوات	–	–	10	% 4.7

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .

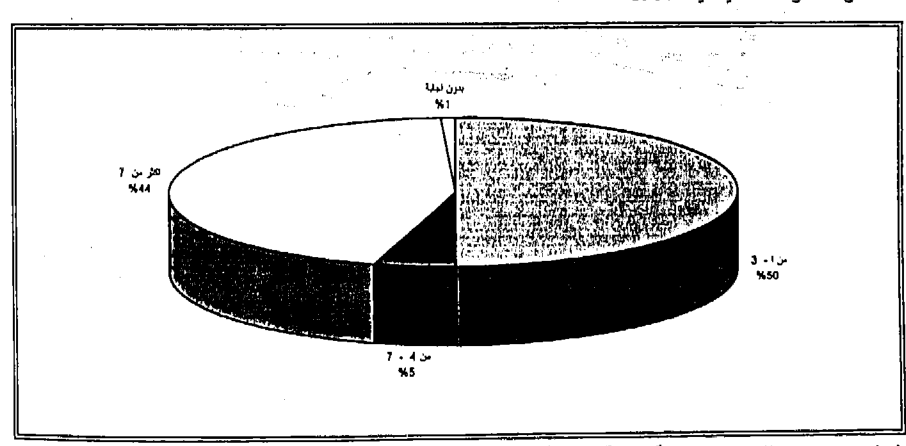
7.1.3.3 مدة الاقامة :

تتباين مدة الاقامة للعينة المستبينه فيما بين 1 – 16 يوما كما هو موضح من جدول رقم (18.3) ، فقد بلغت نسبة الزائرين لمدة قصيرة والتى لا تتجاوز ثلاثة أيام حوالى 50.5 % من إجمالي العينة .

جدول رقم (18.3) عدد الليالي السياحية

	من 1 – 3		من 4 –7		أكثر من 7		بدون إجابة	
	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %
إيطاليون	14	13.6	4	3.9	7	6.8	–	–
ألمان	8	7.8	–	7–	25	24.3	1	1.0
إنجليز	13	12.6	1	1.0	–	–	–	–
فرنسيون	–	–	–	–	3	2.9	–	–
سويسريون	–	–	–	–	10	9.7	–	–
يابانيون	4	3.9	–	–	–	–	–	–
نمساويون	11	10.7	–	–	1	1.0	–	–
آخرون	2	1.9	–	–	–	–	–	–
المجموع	52	50.5	5	4.8	46	44.7	1	1.0

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .



شكل (13.3) الليالي السياحية للعينة الدولية

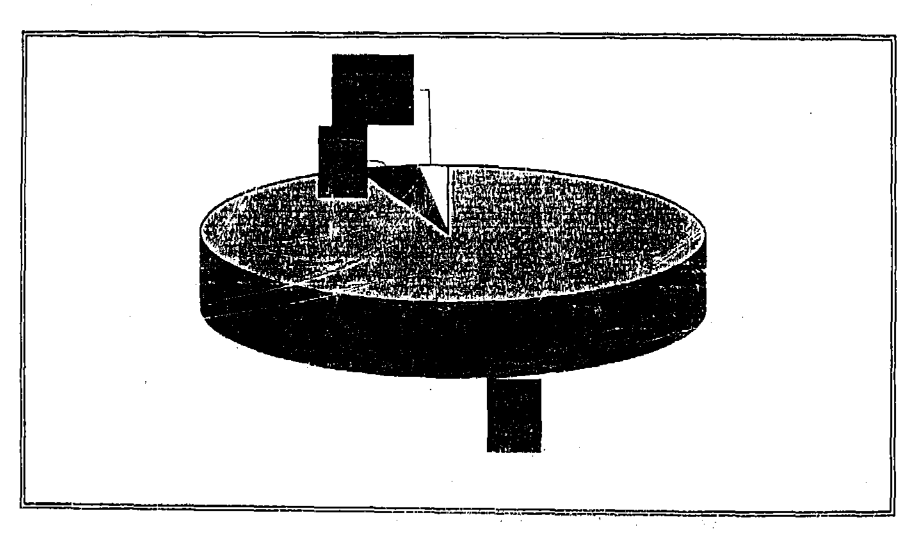
وهــذه المــدة القصــيرة تشــير إلى أن هذه الزيارة إلى ليبيا تأتي كجزء من رحلة جماعية إلى إحدى دول الجوار مصر أو تونس ، أما نسبة السائحين الذين يقضون فى ليبيا مدة تزيد عن أسبوع فقد بلغت حوالى 44.7 % أى أقل من نصف المجموعة المستبينه .

وكلمــا قلــت الليالــي السياحية كلما دل ذلك على قلة نفقات السائحين وبالتالي تقل القــيمة الاقتصــادية للنشاط السياحي ، أما مرافق الإيواء المستخدمة أثناء الرحلة فقد تبين كمــا هــو مبيــن فــى جــدول رقم (19.3) وشكل رقم (14.3) بأن حوالى 94.2 % من المســتبينين قــد أقاموا في فنادق أما البقية فقد أقاموا أما فى موتيل أو بيت شباب ، وهذه النســبة المــرتفعة متوقعة لأن غالبية السائحين الأوروبيين عندما يشترون تــذاكر السفــر مـــن الشركـــات المختلفـــة غالبـــا يحجـــزون أمـــاكن الإيـــواء فيمـــا يسمي Package holidays والتي غالبا متكون فنادق معروفة .

جدول رقم (19.3) مرافق الإيواء المستخدمة

المرفق	العدد	النسبة %
فندق	97	94.2
موتيل	4	3.9
بيت شباب	2	1.9

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .



شكل (14.3) مرافق الايواء المستخدمة للعينة الدولية

8.1.3.3 وسائل النقل :

أشارت نتائج الاستبيان الموضحة في جدول رقم (20.3) وشكل رقم (15.3) إلــى أن وســائل النقل المستخدمة تنقسم إلى ثلاث وسائل هى الحافلة ، والسيارة الخاصة والدراجــة الـنارية ، ولقد بلغت نسبة مستخدمي الحافلات 76.7 % من إجمالي العينة أما مستخدمي السيارات الخاصة فقد وصلت إلى 20.4 % والنسبة المتبقية وهى 2.9 % فكانت لمستخدمي الدرجات النارية .

ويتضح هنا غياب الطيران المدني والذى يعتبر من أهم وسائل النقل التى ساهمت بفاعلــية فــى زيــادة أعداد السائحين سواء على مستوى القارات أو داخل الدولة ، ويرجع غــياب اســتخدام الطـيران المدنــي فى ليبيا إلى الحظر الجوى المفروض عليها ، أما قلة اســتخدام هــذه الوسيلة داخليا فربما يكون مرجعه إلى محاولة شركات السفر تقليل تكاليف الــرحلة . ومن ناحية أخرى قد يكون بسبب تدهور حالة الأسطول الجوى الليبي بسبب عدم توفر قطع غيار تؤمن الصيانة الدائمة والسلامة .

جدول رقم (20.3) وسائل النقل.

وسيلة النقل	العـــدد	النسبة المئوية %
حافلـــة	21	76.7
سيارة خاصة	21	20.4
دراجة نــارية	3	2.9

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .

شكل (15.3) وسائل نقل العينة الدولية

9.1.3.3 تقييم الخدمات السياحية:

يعتبر عنصر الخدمات و الترفيه من أهم العناصر التى تعتمد عليها صناعة السياحة، ويأتي هذا العنصر مكملاً لعوامل الجذب الطبيعية والبشرية ، حيث يلعب دوراً هاما فى تمكين الســائح من الاستمتاع برحلته وفى إطالة فترة إقامته إلى الحد الذى يسمح له بتحقيق أكبر قــدر من أهدافه المنشودة من الزيارة ، مما يمكن الدولة المضيفة أيضا من تحقيق أهدافها المتوخاة من تنمية وتطوير قطاع السياحة ، أما إذا لم تتوفر هذه الخدمات بالطرق المناسبة والحد المقبول فإن النتائج تكون بالغة السوء على نجاح قطاع السياحة.

وتشير الإحصاليات فى الجدول رقم (21.3) إلى أنه على الرغم من الاختلافات البسيطة التى أبداها المستبينون فى تقييم الخدمات التى إحتواها الاستبيان إلا أن التوجه العام يعكس مستوى الخدمات فى المناطق الثلاث وربما فى ليبيا بكاملها ، أما الاختلافات فهى تعكس مستوى تعليم ودخل وسن المستبينين ومعايير ومستوى المعيشة فى دول المصدر.

كان التوجه العام تقييم المرافق الخدمية الستة التى شملها الاستبيان هو وضعها فى خانتي المتوسط أو المنخفض ، وجاء فى مقدمه الخدمات الثلاث ذات المستوى المتوسط مياه الشرب بنسبة 68.9 % من مجموع العينة يليها مرافق الإيواء بنسبة 62.1 % ثم التغذية بنسبة 59.2 % .

أما الخدمات الثلاث الباقية والتى كان تقييمها منخفض تشمل الخدمات الصحية بنسبة 93 % تليها خدمات التسلية بنسبة 73.8 % وأخيراً خدمات وسائل الاتصال بنسبة 61.1 % ، وهذه مؤشرات فى غاية الأهمية تعكس المستوى المتواضع للخدمات السياحية فى البلاد والتى تحتاج إلى تطوير وعناية أكبر ، فالسياحة لا تعنى عوامل جذب فقط ولكنها تعنى أيضا خدمات تمكن السائح من قضاء عطلة مميزة .

2.3.3 المشكلات التى واجهت السائحين

نتعرض هنا لبعض الانتقادات التى أبداها المستبينون من خلال الإجابة على سؤال مفتوح عن المشكلات التى واجهتهم ، وسف نعرض فى هذا السياق إلى الانتقادات الأكثر تكراراً.

1- مشكلة وسائل النقل ، كان طبيعيا أن يبدى المستبينون معاناتهم من عدم وجود نقل جوى مباشر بين مناطق إقامتهم و وجهاتهم السياحية ، كما تم التعرض على عدم كفاءة بعض الوسائل النقل الداخلية وعدم تزويدها بوسائل الراحة المناسبة وذلك ابتداءً من الحدود وحتى مقاصدهم هذا بالإضافة إلى قلة وسائل النقل بين مقار الاقامة وبعض المزارات السياحية سواء كانت تلك تاريخية أو ثقافية ، ومن المعروف إنه كلما ساءت وسائل النقل كلما أثر ذلك سلباً على حركة التدفقات السياحية ، وتقاس جودة المواصلات بين أى نقطتين بمعايير الزمن (طول الرحلة) ، والتكلفة ، ومدى توفر الرحلات ، والراحة ، فالسائح يتجنب الأماكن البعيدة زمنيا وذات التكلفة العالية أو تلك التى تضطره للانتظار لفترات طويلة كذلك فإن الرحلة المضينة تسبب عدم توفر وسائل نقل مريحه غير مرغوب فيها أيضا من قبل السائح .

2- مشكلة نقص بعض أساسيات الحياة المدنية ، مثل عدم توفر صحف يوميه ومجلات باللغات الأجنبية ، وعدم وجود محطات محلية مرئية ومسموعة باللغات الحية الأخرى .

3- عدم توفر أماكن للإرشاد السياحي التى تتوفر بها المعلومات والخرائط التوضيحية لمواقع الجذب السياحي المختلفة وأماكن الإقامة والترويح والمدن الهامة ، ووسائل النقل المختلفة ، وكذلك المرشدين السياحيين ، بالإضافة إلى عدم توفر أسواق كافية لبيع الهدايا التذكارية والكروت البريدية ، وانعدام الخدمات البريدية بأنواعها ، هذا بالإضافة إلى عدم كتابة أسماء الأماكن والإرشادات والتعليمات بلغات أخرى بجانب اللغة العربية .

جدول رقم (21.3) تقييم مستوى الخدمات السياحية

مستوى الخدمة / المرافق	مرتفع		متوسط		منخفض		الإجمالي
	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة	
مرافق الإيواء	16	15.5	64	62.1	23	22.3	103
وسائل الاتصال	7	6.6	33	32.0	63	61.1	103
مياه الشرب	15	14.6	71	68.9	17	16.5	103
التغذية	9	8.7	61	59.2	33	32.0	103
التسلية	2	1.9	25	24.3	76	73.8	103
الخدمات الصحية	0	0	7	6.8	96	93.2	103

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .

4- المغـالاة فى الحظر المفروض على التقاط الصور الفوتوجرافية وأشرطة الفيديو داخل المـتاحف وخارجهـا مما يشعر السائح بعدم الراحة والتلقائية ، وحرمانه من جزء هام من الرحلة وهى الذكريات المصورة وليس الذهنية فقط، والذكريات المصورة ذات أهمية خاصة للسـائح مـن ناحية ، كما أنها تلعب أيضـا دورا إعلاميا هاما فى الدعاية السياحية بدون مقابل ، كما أبدى السائحون إمتعاضهم لتعذر دخولهم لبعض المتاحف بسبب إغلاقها .

5- انطـباع السائحين بانخفاض المستوى العام للصحة ، وذلك من خلال مشاهدتهم لأكوام القمامـة و المخلفات فى مداخل المدن وعدم الاهتمام بنظافة الشوارع وكثرة الملوثات ، كما انتقد السائحون تدنى مستوى النظافة فى بعض مرافق الإيواء ومرافق تقديم الوجبات .

6- عـدم وجـود فنادق مناسبة فى مناطق الجذب السياحية كما هو الحال فى شحات ، مما يضطر السائحين للعودة إلى بنغازى التى تبعد عنها بمسافة 200 كم للراحة والنوم .

7- عـدم وجـود كـوادر بشـرية ماهرة ومدربة تدريبا عاليا على تقديم الخدمات اللازمة للسائحين ، هذا بالإضافة إلى قلة إلمامهم باللغات الأجنبية .

8- الانتظار على الحدود لفترات طويلة بسبب الإجراءات البيروقراطية الرتيبة .

3.3.3 تقييم مرافق الإيواء وشركات السفر :

كـــان ضروريا لغرض إستيفاء أهداف الاستبيان السابق ، التعرف على مدى إدارك وإحســـاس المســـئولين فـــي مـــرافق والشركات السياحية بالمشاكل التى طرحها السائحون بالإضـــافة إلى أى مشكلات أخرى ذات طبيعة خصوصية ، لذلك تم توزيع استبيان على أربع منشـــآت إيوائـــية هى : فندق المسيرة طبرق وفندق القاهرة بمدينة البيضاء وفندق تبستي ببـــنغازى * ، وفـــندق الواحة بغدامس ، وكان من بين أسئلة هذا الاستبيان سؤالين يعكسان مـــدى وعى المسئولين بالمشاكل ورغبتهم فى التطوير ، أحد هذه الأسئلة كان مغلقا حول ما إذا كانـــت هـــناك مشاكل لمياه الشرب ، والنقل ، والكهرباء ، والتغذية ، والخدمات الصحية ووسائل الترفيه والتسلية .

أمـــا الســـؤال الآخر فكان مفتوحا ويلتمس اقتراحات من المسئولين ، أما الشركات والوكالات السياحية فقد تمت دراستها عن طريق المشاهدة و الملاحظة والمقابلات مع بعض العاملين فيها وكذلك مع مرافقي بعض المجموعات السياحية .

وإذا نظـــرنا إلـــى ملحـــق (3.3) فإننا نرى بأن العمل بدأ فى هذه الفنادق فيما بين 1985 م و 1993 م ، وتـــبلغ طاقتها الفندقية 475 غرفة ، بلغ نصيب فندق تبستي حوالى 53.3 % وفـــندق المســـيرة حوالي 33.1 % وفندق القاهرة 9.4 % وأخيرا فندق الواحة بنسبة 4.2 % وتعمل هذه الفنادق بنسبة إشغال أقل من 65 % طول السنة فيما عدى فندق الواحـــة الـــذى بلغت نسبة إشغاله 90 % فى الشتاء . ويعزى سبب ارتفاع هذه النسبة إلى صـــغر حجمه وعدم وجود فنادق أخرى فى الواحة ، أما عدد العاملين بهذه المرافق فقد بلغ 806 عـــامل وموظف ، أحتل فندق تبستي أعلى نسب العمالة حيث بلغ 67.7 % يليه فندق المســـيرة بنســـبة 27.5 % ، أمـــا القاهرة والواحة فكانت نسبتهما على التوالى 3.6 % و 1.9%.

وتصـــنف هذه الفنادق على النحو التالى : خمس نجوم لفندق تبستي ، وثلاثة نجوم لفندق المسيرة ونجمتان لكل من فندق القاهرة و فندق الواحة ، وتعود ملكية فندق المسيرة وتيبســـتي إلى صندوق الضمان الاجتماعي والقاهرة إلى هيئة السياحة أما الواحة فهو قطاع خاص.

يتضـــح من شكل (16.3) بأن المشكلات التى طرحها مسئول مرافق الإيواء المستبينه جاءت متقاربة مع ما طرحه السائحون من نقد وآراء ، حيث يتضح أن هذه المنشآت تعانى من بعض المشاكل مثل نقص مياه الشرب ، والنقل ، والتغذية ، والخدمات الصحية ووسائل الترفـــيه ، كما يلاحظ أن هذه المشاكل تقل فى فندق تبستي الذى يعتبر من أجود الفنادق فى الـــبلاد ، كمـــا عكست بعض الآراء والاقتراحات إلى عدم توفر الخرائط والكتيبات السياحية التى تعرف بالمعالم السياحية سواء فى المنطقة أو فى البلاد بأكملها .

* تم اختيار أحد فنادق بنغازى لأن هناك مجموعة كبيرة من السائحين يرجعون إلى بنغازى فى نفس اليوم بعد زيارتهم إلى شحات وسوسة .

كما أتضح بأن هناك نقصاً فى الصحف والمجلات وفى محلات الهدايا التذكارية والكروت البريدية ، كما تعانى أيضاً من صعوبة الاتصالات المحلية والدولية ، تقل هذه المشكلات نسبياً أيضاً فى فندق تبستي بسبب وقوعه فى المدينة الليبية الثانية ومن ثم ترتفع نسبة الخدمات أكثر من المدن الأصغر حجماً ووظيفتاً .

وتأتى الشركات السياحية فى نفس أهمية مرافق الإيواء فى تقديم الخدمات السياحية ، وينبع ذلك من طبيعة المسئوليات التى أسندت إليها بتنشيط الحركة السياحية داخليا وخارجيا ، فقد خولتها لائحة تنظيم الشركات السياحية بالمسئولية على كل تجهيزات الاستقبال والإيواء ، والطعام ، والنقل ، و الراحة ، والرعاية الصحية ، والنظافة .

هذا بالإضافة إلى توفير المرشدين السياحيين والتنسيق مع الدوائر الحكومية كالجمارك والشرطة والمصارف [1]، وهكذا يتضح لنا بأن وكلاء الشركات السياحية هم المسئولون عن السائح منذ دخوله البلاد وحتى خروجه منها ، ونظراً لهذه المسئوليات فإنه من المتوقع أن يكون وكلاء السفر على درجة عالية من الكفاءة والتدريب لكى يقدموا للسائحين أفضل وجه للخدمات السياحية ، ولكن نظراً لإهمال قطاع السياحة فى ليبيا لمدة طويلة ، وعدم وجود خبرات ومؤسسات سياحية ذوات جذور تاريخية فى هذا المجال ، فإنه يلاحظ أن هذه المؤسسات تعانى من قصور شديد سواء فى الكوادر البشرية أو فى إدارك الدور الموكل لها هذا بالإضافة إلى غياب التنسيق بين القطاع الخاص والعام .

الخدمات / المنشأة	مياه الشرب	الكهرباء	النقل	التغذية	الخدمات الصحية	الترفيه
فندق المسيرة	/	-	/	/	/	/
فندق القاهرة	/	-	/	/	/	/
فندق تبستي	-	-	-	-	/	/
فندق الواحة	-	-	/	/	/	/

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .

شكل (16.3) المشكلات التى تعانى منها مرافق الايواء

/ تعانى من مشكلة .
- لا تعانى .

(1) اللجنة الشعبية العامة للسياحة (1995) لائحة ضوابط منح التراخيص للشركات والتشاركيات ووكالات السفر السياحية لمزاولة بعض خدمات السفر والسياحة .

فعلـــى الرغم من أن هذه المؤسسات قد بلغت حوالى 110 مؤسسة [1] ، وهو عدد ليس بالقليل بالنسبة لدولة لا تزال فى بداية مراحل تنمية مواردها السياحية ، إلا أن الواضح بأن عدد قليل منها فعلاً فى تقديم الخدمات السياحية .

وتقـــع هذه الشركات المهيمنة على النشاط السياحي فى مدينتي طرابلس وبنغازى ، وتاتى أرباح هذه الشركات بالدرجة الأولى بالاستفادة من تحويل العملات الأجنبية عن طريق مـــا يســـمي بالسوق الموازية (السوق السوداء) ، أما بقية الشركات الأخرى فلوحظ عنها الكســـاد وعـــدم العمل بالنشاط السياحي ، وتستفيد هذه المجموعة من فرص تحويل الدينار الليبـــي إلـــى دولار أمريكـــي بالســـعر الرســـمي وتستخدم هذه الأموال فى شراء سلع من الخـــارج [2] ، وأتضـــح كذلـــك أن جزء كبير من ممثلى الشركات السياحية يفتقر إلى خبره اللازمة الى تتطلبها صناعة سياحة متطورة بالإضافة الى افتقارهم لمعرفة أساسيات المهنة وقلة إجاده اللغات الأجنبية.

ويمكـــن تلخـــيص المشـــكلات العامة التى تواجه شركات السفر وموظفيها وتعوق حركتها وتنعكس بالسلب على الزائرين فى مجموعة النقاط التالية :-

1- مشـــاكل خاصة بالشركات تتمثل فى قلة خبرات كوادرها وعدم تأهيلهم تأهيلاً مناسبا ذا علاقة بالسياحة ومتطلباتها وكيفية إدارتها بالطرق الحديثة .

2-مراهـــنة هذه الشركات فى نجاحها واستمراريتها والتغلب على مشكلة الغلاء على صرف العمـــلات الصـــعبة فيما يسمى بسعر السوق الموازية (السوق السوداء) . ويرى كثير من مســـئولى هـــذه الشركات بأن اختفاء هذه السوق يعنى الإفلاس وعدم القدرة على المنافسة الســـعرية مع الدول المجاورة ، فى حين أن هذه المشكلة يمكن حلها بوسائل أخرى من قبل الدولـــة سواء بتشريعات قانونية أو تسهيلات مادية ، أما الاعتماد على هذه السوق فهو فى غاية الخطورة على حركة السياحة فى المستقبل .

3- مشـــاكل خاصـــة بمـــرافق الإيـــواء وتتمـــثل فى قلتها وسوء خدماتها مما يثير استياء الســـائحين ويـــنعكس ذلك على انعدام الثقة بشركات السفر السياحية ، وقد ادت قلة مرافق الإيواء فى بعض الأحيان الى حجزها من قبل الدولة لضيوفها مما يؤدى الى نقل السائحين الـــى أماكـــن أخرى ذوات خدمات أقل أو لمسافات طويلة ، وهذه الظروف تؤدى الى ردود أفعال سيئة من قبل السائحين على السياحة وخدماتها .

4- مشـــكلة ســـوء الاتصـــالات داخليا وخارجياً وعدم استخدام التقنية الحديثة فى الاتصال كاســـتخدام الأنترنـــت Internet مثلاً ، مما يسبب فى تأخر وصول بعض المراسلات بين مـــنظمى الـــرحلات بالخـــارج وشركات السفر بالداخل مما يؤدى بالطبع الى إلغاء الرحلات بالكـــامل ، هذا بالإضافة الى عدم إشباع رغبة السائحين فى استخدام هذه الوسائل للاتصال بالعالم الخارجى وإدارة أعمالهم فى بعض الأحيان من بعد .

(1) اللجنة الشعبية العامة للسياحة (1999) المخطط العام لتنمية السياحية بالجماهيرية العظمى 1999-2000 ص 1 /46

(2) نفس المرجع.

5- مشـــكلة صـــعوبة الحصول على التأشيرات من المكاتب الشعبية بالخارج وإرتفاع قيمة الرســـوم على التأشيرات مما يحبط مسئولى شركات السفر ويدفع بزبائنهم بالسفر الى دول أخرى اجراءاتها اقل وتأشيراتها أسرع.

6- مشـــكلة الانتظار على الحدود المجهزه بأى وسائل الراحة ، مما يؤدى الى توتر والقلق على بقية الرحلة والشك فى مصداقية ممثلى الشركات .

بالإضـــافة إلى المشكلات السابقة ، تجدر الإشارة الى مشكلة الإهمال الواضح الذى تتســم به المزارات السياحية والمدن التاريخية ، حيث يبدو واضحا للعيان بأن مدن عريقة مـــثل شحات (قورينى) وسوسة (ابولونيا) ذوات الإرث الحضارى العالمى الذى لا يقل اهمـــية عـــن الآثار الرومانية فى روما وبيزا ، واليونانية فى أثينا والفرعونية فى الأقصر والجـــيزة ، تعانى من الأهمال ومهدده بالزحف العمرانى ، والملوثات البيئية بأنواعها ، كما أن الكـــنوز التاريخية بها مهملة وملقاه على الأرض والمتاحف مقفلة ، أما عمليات التنقيب الأثـــرية فهـــى مقتصـــرة على بعض البعثات الدراسية ، أما المبانى الإدارية فهى متداعية وتحـــتاج الـــى ترميم وصيانة ، وكذلك فإن الحجرات التى يستخدمها المسئولون عن حماية الآثـــار واســـتقبال الـــزوار فهى قديمة وغير مجهزة بأى نوع من وسائل الراحة ، ولا تمثل واجهة لإرث عريق .

الفصل الرابع :

حركة الطلب السياحي الداخلي

- التوجهات العامة للطلب السياحي في منطقة المصدر (تطبيق على مدينة بنغازي)
- العوامل المؤثرة في حركة الطلب السياحي الفعلي
- خصائص وأثار الطلب السياحي في الوجهة السياحية (تطبيق على مصيف سوسة والقرية السياحية بقار يونس)



1.4 مقدمة

نظـرا لطبـيعة السياحة الداخلية التى لا تتطلب عبورا للحدود الدولية أو إستخداما لوثـائق السفر أثناء التنقل ، لذلك يصعب حصرها ، ولا يمكن فى هذه الحالة الاعتماد على إحصائيات الفنادق لأن جزءا كبيرا من هذه الحركة قد يقيم عند أقارب أو أصدقاء أو يستخدم وسائل بديله لمرافق الإيواء . هذا بالإضافة إلى قلة اهتمام أغلب دول العالم وخاصة النامية منها ، برصيد حركتها ومعرفة خصائصها ، بأستثناء بعض الدول الصناعية [1].

لذلك نجد أن السياحة الداخلية تعانى من نقص شديد فى الإحصائيات المتصلة بكافة نواحى الحركة سواء فى أماكن المصدر (الطلب) أو فى أماكن الجذب السياحي (العرض) أو فى وسائل النقل والربط بينها.

هـذا وتـدرس ظاهرة السياحة الداخلية على ثلاث مستويات جغرافية مختلفة ، أما تـدرس علـى المستوى الشامل للدولة ، أو على مستوى الإقليم أو على المستوى المحلى وأغلـب الدراسات المتوفرة حاليا لظاهرة السياحة المحلية هى تلك التى على مستوى محلى صـغير حيـث تتيسـر فـيه إمكانية الحصول على المعلومات بسهولة ، وكلما كبر الحجم الجغرافي كلما كان الأمر أكثر تعقيدا ويتطلب إنجازها وقتا طويلاً وإمكانيات كبيرة [2].

ومن أجل دراسة وتحليل بعض خصائص واتجاهات حركة السياحة الداخلية فى ليبيا رأى الباحـث دراسـة الطلـب السياحي فى ثلاث مناطق دراسة ميدانية على مستوى محلى صـغير حتى يتمكن من تجميع المعلومات المطلوبة وتحليلها فى وقت ملائم ، ولقد اختيرت مدينة بنغازى ، ثانى أكبر حاضرة ليبية سكانيا ووظيفة لكى تؤخذ منها عينة منزلية لدراسة توجهـات حـركة السـياحة الداخلية وخصائصها إلى مناطق الجذب المختلفة خارج الحدود الإداريـة للمديـنة ، كمـا اختـيرت منطقتين للجذب السياحي هما مصيف سوسة السياحي والقـرية السـياحية العائلية المحاذية لبنغازى لدراسة خصائص وتوجهات الطلب السياحي لهاتين الوجهتين .

2.4 التوجهات العامة للطلب السياحي فى منطقة المصدر تطبيق على مدينة بنغازي

تقـع مديـنة بنغازى على سواحل البحر المتوسط فى الجزء الغربي من شبة جزيرة بـرقة ويفصـلها عـن الحافة الغربية للجبل الأخضر سهل بنغازى الذى يضيق فى أطرافه الشمالية الشرقية ويتسـع فى أجـزائه الجنوبية ، أمـا من الناحية الفلكية فهى تقـع على خـط 11 32 ش ، وخط 3 20 ق. يفصلها عن مدينة طرابلس غربا حوالى 1043 كم ، وعـن مديـنة طـبرق شـرقا حوالى 468 كم وعن مدينة سبها فى الجنوب الغربي حوالى

(1) Cooper . C . , Fletcher . J . , Gilbert . G . , Op . Cit . , p. 47.
(2) Pearce . D , (1995) . , Opcit . , p . 77.

1377 كـم ، وقد أعطاها موقعها هذا دورا هاما عبر التاريخ بسبب اتصالها بالعالم بوسائل النقل المختلفة .

وقد تنامى دور هذه المدينة فى العصر الحديث بعد اكتشاف النفط ، الذى مكن الدولة مـن تخصـيص امـوال ضخمة لتطوير البنية التحتية فى المدن الكبرى ، وخاصة مدينتي طـرابلس وبـنغازى ، مما زاد من أهمية مدينة بنغازى الاقتصادية والادارية بمعدل سريع لتصبح أكبر مدينة فى المنطقة الشرقية وثانى الحواضر فى ليبيا بعد طرابلس ، وقد صحب هـذا الـنمو زيـادة سكانية سريعة عن طريق الهجرة الداخلية من المدن والقرى الليبية ، وكذلك بسبب رجوع أعداد ضخمة من الليبيين المهاجرين إلى الدول العربية ، هذا بالإضافة إلى تاثير الزيادة الطبيعية ، فقد ارتفع سكان هذه المدينة من 137 ألف نسمة عام 1964 م ليصل إلى 440 ألف نسمة عام 1995 م (1).

أدت هـذه الـزيادة السـكانية إلى نمو ملحوظ فى الوظائف التجارية ، والإدارية ، والصـحية والتعليمـية ، والثقافـية ، والترويحـية للمديـنة ، وقد أدت ظروف الانتعاش الاقتصـادي فى مدينة بنغازى إلى ارتفاع الدخول وتوفر فرص العمل وتحسين فى مستوى الخدمـات الصحية والتعليمية والسكنية عما كانت عليه من قبل ، هذه الظروف الاجتماعية والاقتصـادية قـد تؤدى إلى إمكانية توفر طلبٍ سياحيٍ بالمدينة يبحث عن أماكن تتوفر بها عوامل جذب مختلفة يمضون فيها أوقات فراغهم بعيداً عن ضوضاء المدينة وضغوط العمل.

1.2.4 أنماط الطلب السياحي :

اتضح من تفحص إحصائيات مجتمع الدراسة إلى أنه هناك نمطان من أنماط الطلـب السـياحي ، أحدهما طلب سياحي داخلي والآخر طلب سياحي دولى ، وفى السياق الـتالى سوف نقوم بدراسة هذين النمطين ، ولكن التوسع والتركيز سوف يكون من نصيب الطلـب الداخلى لغرض الإلمام بأنماطه وتوجهاته وخصائصه والمشكلات التى تواجهه ، أما نمـط الطلب السياحي الدولي للعينة فإنه سوف يدرس بإيجاز يمكن الباحث من الإلمام بحجم وأنماطها وانعكاساتها على السياحة الداخلية .

1.1.2.4 الطلب السياحي الداخلي :

ينقسم الطلب الداخلي لمجتمع الدراسة إلى ثلاثة انواع رئيسية هى :-

1- طلب سياحي فعلي ، ويشمل عدد المسافرين فعليا لمسافة تزيد عن 40 كم خارج الحدود الإداريـة لمدينة بنغازى ، وقد بلغ حجم هذا الطلب حوالى 375 أسرة ، بنسبة بلغت حوالى 53.6 % مـن إجمالـي العينة ، وهذه النسبة هى ما يعرف بمؤشر النزوع الصافي والتى تشـمل جمـيع أفـراد مجتمع الدراسة الذين قاموا برحلة واحدة على الأقل فيما بين(مارس 1998 – مارس 1999) ، ويدل هذا المؤشر على أن أكثر من نصف العينة قد قام برحلات سياحية محلية.

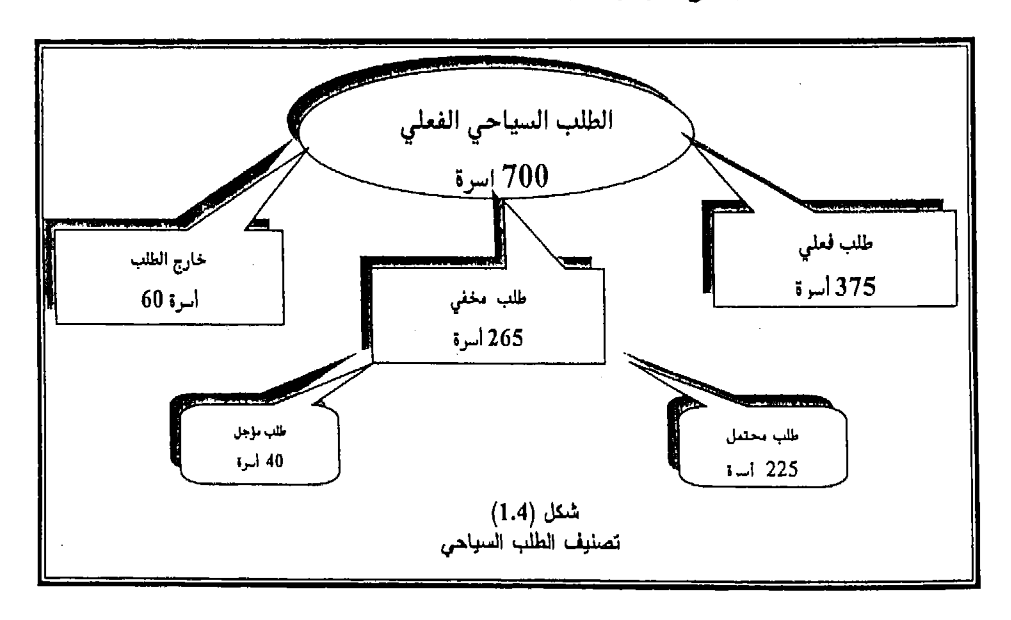
---

(1) الهيـئة الوطنـية للمعلومات والتوثيق (1995) النتائج الأولية للتعداد العام للسكان (1995) المؤشرات الديموجرافية منها ص 7- 8.

أمـــا مؤشر النزوع الكلى لهذا الطلب الفعلى ، والذى يشير إلى حجم الرحلات الكلى بالنســبة لأفــراد العيـــنة فقد بلغ حوالى 158.4 % ويرتفع هذان المؤشران معا أو يرتفع أحدهما وينخفض الآخر كانعكاس مباشر لحالة الطلب الفعلى ، و يعتبر رصد هذه المؤشرات وتحلــيل العوامل المؤثرة فى الطلب السياحي فى غاية الأهمية للمخططين حيث تمكنهم من وضع الخطط الرامية لتطوير هذا القطاع ومعرفة متطلبات السوق وتقييم مقومات العرض .

2- طلـــب ســياحي غير معلن ، ويشمل أفراد مجتمع الدراسة الذين لم يشاركوا فى حركة الســياحة الداخلــية أثناء فترة الدراسة ، وقد بلغ إجمالي عددهم حوالى 325 أسرة بنسبة بلغــت حوالـــى 46.4 % من الإجمالي ، وقد اعتبرت 60 أسرة منها بنسبة 8.6 % بأنها خـــارج الطلب السياحي لانعدام رغبة الخروج لديها ، أما البقية وعددهم 265 أسرة بنسبة 37.9 % فلم يمارسوا النشاط السياحي ولكن لديهم الرغبة فى الخروج للسياحة إذا تحسنت ظـــروفهم ، وهؤلاء ينقسمون إلى مجموعتين ؛ مجموعة طلب سياحي محتمل ويبلغ عددهم حوالـــى 225 أســـرة بنسبة 32.1 % ومجموعة طلب كامن ويبلغ عددهم حوالى 40 أسرة بنسبة 5.7 % أنظر شكل رقم (1.4) ، وقد أعتمد هذا التصنيف على الجدول رقم (1.4) والخاص بالعوامل التى تعوق أفراد العينة من المشاركة فى الطلب الفعلى ، وكما علمنا فإن الطلـــب المحـــتمل يشـــمل الأفـــراد الذين تحول الظروف الاقتصادية والاجتماعية والصحية والمســـافة دون مشاركتهم فى الطلب الفعلى ، وقد تبين من الجدول السابق والشكل (2.4) بـــأن العـــائق الاقتصادي يمثل العقبة الرئيسية للمشاركة فى الطلب الفعلى حيث بلغت نسبته حوالى 40.6 % ، تليه ظروف الاجتماعية بنسبة 19.1 % وأخيراً المشكلات الصحية بنسبة بلغت حوالى 2.2 % .

أمـــا الطلـــب المؤجـــل فهو يشمل الأفراد الذين أحجموا عن المشاركة فى الخروج بســـبب تدنـــى الخدمـــات السياحية فى الوجهات السياحية ، وقد بلغت نسبة هذه المجموعة حوالى 5.8 % وكما نعلم بأن هذه المجموعة يمكن استمالتها للمشاركة فى الطلب الفعلى إذا طورت الخدمات السياحية فى المراكز السياحية المختلفة.

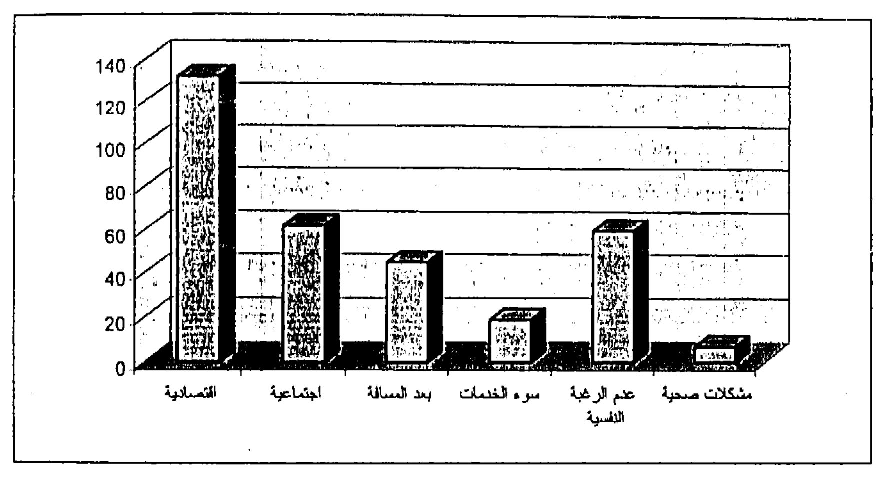


شكل (1.4)
تصنيف الطلب السياحي

جدول رقم (1.4) العوامل التى تعوق المشاركة فى الطلب السياحي الفعلى

	العدد	النسبة	النسبة الكلية
اقتصادية	132	40.6	18.9
اجتماعية	62	19.1	8.9
بعد المسافة	45	13.8	6.4
سوء الخدمات	19	3.8	2.7
عدم الرغبة النفسية	60	18.5	8.5
مشكلات صحية	7	2.2	1
المجموع	325	100	46.4

المصدر : الدراسة الميدانة 1999.



شكل (2.4) العوامل التي تعيق المشاركة في الطلب السياحي الفعلي لاسربنغازي

2.1.2.4 الطلب السياحي الدولي :

يـرجع أهمية الإلمام ببعض جوانب الطلب السياحي الدولى لمجتمع الدراسة لما قد تعكسه من تغلغل للحس والحركة السياحية ضمن أفراد العينة ، وكذلك إلى ما يمكن أن تشير إليه من قصور فى طبيعة ونوعية الخدمات السياحية الداخلية.

يلاحظ من تفحص الإحصائيات الخاصة بالطلب السياحي الدولى لمجتمع الدراسة بأنه بلـغ حوالى 293 أسرة بنسبة بلغت حوالى 41.9 % ساهمت منها 184 أسرة حوالى 26.3 % مـن الإجمالـي فى حركة السياحة الداخلية أيضاً ، بمعنى أنها كانت جزءا ، من الطلب الفعلى الداخلى ، أما بقية الطلب الدولى والذى بلغ 109 أسرة ونسبتها حوالى 15.6 % من الإجمالـي فقـد ساهمت فى حركة السياحة الدولية فقط ، أما إذا أضفنا إجمالي الأسر التى سافرت دوليا فقط مع إجمالي الأسر التى سافرت داخليا ودوليا (375 أسرة) فإن الإجمالي الكلى يصل إلى 484 .

وهذا الرقم يمثل إجمالي الطلب الفعلى للسياحة الداخلية والدولية لأفراد العينة ، كما يشـير إلـى أن نسبة النزوع الصافي للسفر لأفراد العينة يبلغ حوالى 69.1 % وهذا مؤشر علـى ارتفـاع نسـبة الطلـب السياحي بين أفراد العينة ، مما يؤكد أهمية الأنتباه إلى هذه الظاهرة والتخطيط لها.

وإذا تفحصنا الجدول رقم (2.4) فإنه يتضح لنا بأن غرض السياحة والترويح يأتي فى مقدمة الرحلات الدولية حيث بلغت نسبتها حوالى 56.1 % من مجموع المسافرين دولياً ، يلـيها غـرض العـلاج والذى بلغت نسبته حوالى 21.8 % ، ثم العمل بنسبة 15.4 % وأخيراً غرض الدراسة بنسبة حوالى 5.1 % .

جدول رقم (2.4) أغراض الرحلات الدولية

غرض الرحلة	العدد	النسبة
سياحة	164	56.7
علاج	64	21.8
دراسة	15	5.1
عمل	45	15.5
بدون إجابة	5	1.7
المجموع	293	100

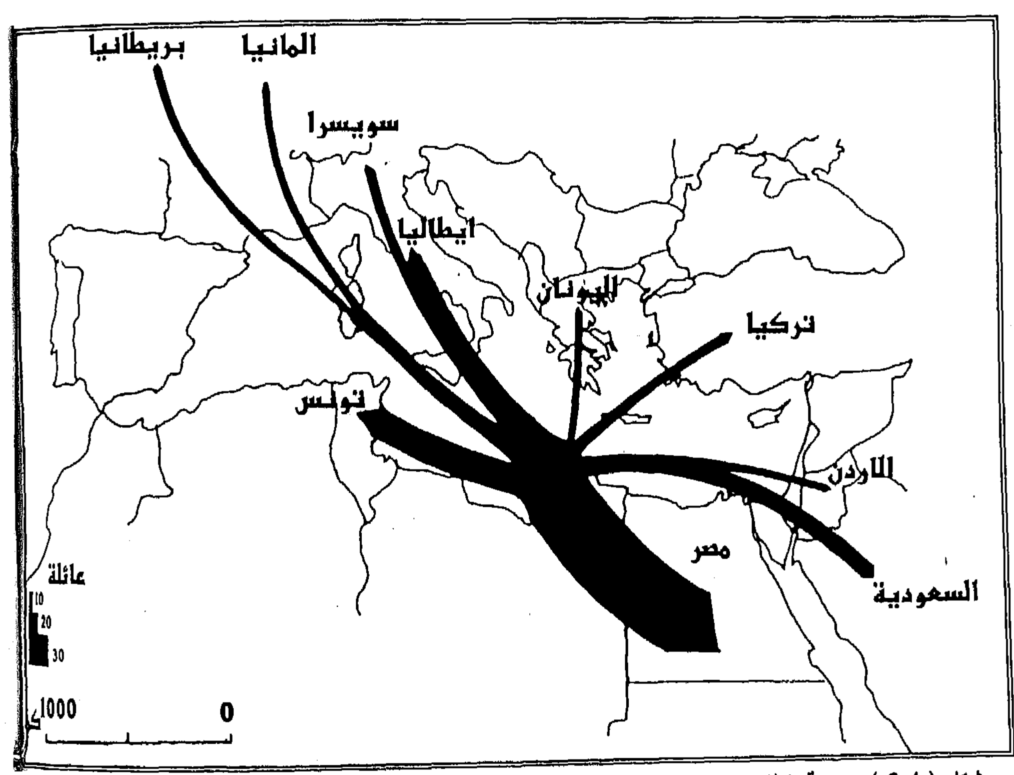
ويـرجع سـبب ارتفاع نسبة سياحة الترويح بين أفراد العينة إلى عدة عوامل منها انخفـاض مسـتوى الخدمـات السياحية محلياً وتوفرها فى دول الجوار ، هذا بالإضافة إلى بعـض العوامـل الخاصـة بالسائحين مثل ارتفاع مستوى التعليم والدخل ، فقد تبين ارتفاع نسـبة ذوى التعلـيم العالى ضمن المساهمين فى حركة السياحة الدولية حيث بلغت نسبتهم حوالـى 35.8 % تليها نسبة ذوى التعليم المتوسط التى بلغت حوالى 30.7 % . وكما هو معـروف مـيل الشـرائح الاجتماعية التى تحظى بمستوى عال من التعليم إلى إشباع بعض رغـباتها النفسـية ونمط حياتها وتطلعاتها المعرفية ، إلى السفر والترحال ، كما تبين كذلك ارتفاع نسبة الأسر ذوات الدخول المرتفعة ضمن الأسر المسافرة دولياً .

أما إذا تفحصنا الوجهة السياحية المبينة فى شكل رقم (3.4) و جدول رقم (3.4) فإننا نلاحظ بأن الدول العربية تأتي فى مقدمة دول العالم التى يقصدها أفراد مجتمع الدراسة وتأتـــي مصـــر فى مقدمة الدول العربية بنسبة بلغت حوالى 46.1 % ، تليها تونس بنسبة حوالـــى 15% ، أما بقية الدول العربية الأخرى فقد قصدها حوالى 12.2 % ، وفيما تخص بقـــية العالم فقد قصده حوالى 26.6 % من الإجمالي وكانت أهم الوجهات السياحية إيطاليا وسويسرا وتركيا واليونان وألمانيا وبريطانيا.

جدول رقم (3.4) الوجهة السياحية الدولية

الدولة	العدد	النسبة
مصر	138	47.1
تونس	44	15.0
الأردن	12	4.1
السعودية	18	6.1
دول عربية أخرى	8	2.8
دول أجنبية	73	24.9
المجموع	293	100

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .



شكل (3.4) حركة الطلب السياحي الدولي لأسر بنغازي

ويـــرجع سبب ارتفاع نسبة الرحلات الى مصر إلى مجموعة من العوامل الاجتماعية والثقافـــية والطبيعية ، مثل علاقات : القرابة والمصاهرة ، واللغة والجوار الجغرافي وقرب المسافة حيث تبلغ المسافة بين بنغازى والأراضي المصرية حوالى 600 كم ، هذا بالإضافة إلـــى توفر الخدمات السياحية بها وتنوعها ، أما تونس فعلى الرغم من أنها تأتي فى المرتبة الثانـــية بعـــد مصر ، واتصافها بنفس المميزات إلا أن نسبتها بلغت حوالى 15.0 % فقط ، وهـــذه النسبة لا تزيد عن ثلث المسافرين إلى مصر ، وقد يرجع ذلك إلى قلة علاقات القرابة والمصـــاهرة بالإضافة إلى بعد المسافة عن بنغازى والتى تصل إلى حوالى 1300 كم ، ولو أن هذه العينة أخذت من طرابلس فربما كانت النتائج مختلفة ، لقربها من الأراضي التونسية بمسافة تصل إلى 245 كم ، كما أن العلاقات الاجتماعية أكثر اتصالاً .

3.4 العوامل المؤثرة فى حركة الطلب السياحي الداخلي الفعلي :

لكى نتعرف على طبيعة الحركة السياحية الداخلية وتوجهاتها لمجتمع الدراسة سوف نقـــوم بتحليل البيانات والإحصائيات الخاصة بها ، والتى تشمل بعض العوامل الديموجرافية والاجتماعية والاقتصادية ، بالإضافة إلى العوامل الخاصة بالمقصد السياحي .

1.3.4 العوامل الديموجرافية :

يتضـــمن هذا الجزء دراسة وتحليل بعض العناصر الديموجرافية المتمثلة فى العمر وجـــنس رب الأســـرة وحجم الأسرة ، ومدى تأثيرها على حركة مجتمع الدراسة من مدينة بنغازى إلى بقية الوجهات السياحية المختلفة .

1.1.3.4 التركيب العمري :

تتصـــف دورة الحـــياة البشرية بمراحل عمرية مختلفة نسبيا تتسم كل منها بأنماط حياتـــية ممـــيزة وأعـــباء واهـــتمامات مختلفة ، حيث تؤثر التغيرات العمرية على القدرات الجسدية والذهنية ، بالإضافة إلى الأعباء الاجتماعية والاقتصادية وما يترتب عليها من آثار فى أتخاذ القرار للمشاركة فى الحركة السياحية [1].

ومن تفحص الجدول رقم (4.4) يتضح لنا بأن هناك علاقة إحصائية واضحة وقوية بيـــن التركيـــب العمرى للعينة وحركة الخروج للسياحة الداخلية ، حيث إن قيمة مربع كاى والـــتى تـــم التوصل إليها أظهرت أنها على درجة عالية ويمكن الاعتماد عليها عند مستوى معنوية 0.003 ويؤكد بأن عامل السن ذو أهمية عند تفسير ظاهرة السياحة.

(1) Pigram , I., (1983) Outdoor Rearcation and Resource Management .,London : Croom Helm , pp . 19 – 12 .

ويتضـــح لـــنا من تحليل هذا الجدول نظرياً بأن مشاركة الفئات العمرية لمجتمع الدراسة فى الخـــروج للسياحة الداخلية تأخذ اتجاهاً عاماً للارتفاع التدريجي بدءاً من الفئة العمرية الأقل من 30 سنة ، والتى بلغت نسبتها حوالى 8.9 % ، ثم تأخذ النسب فى الارتفاع من 11.9% للفـــئة العمـــرية 30 – 39 ، إلى 13.7 % للفئة 40 – 49 حتى تصل نسبة المشاركة إلى اقصاها للفئة العمرية 50 – 59 حيث بلغت نسبتها حوالى 14.6 % ، ولكن نسبة المشاركة تنخفض بعد ذلك بشدة لتصل إلى حوالى 4.6 % للفئات العمرية التى تتجاوز سن 65 سنة.

وتؤكـــد هـــذه الإحصائيات تأثر المشاركة السياحية بعامل السن وأعبائه الاجتماعية والاقتصـــادية والصـــحية ، ففـــى المـــراحل الأولى لتكوين الأسر يبدو أن العائلات أقل ميلاً للمشـــاركة فى حركة الخروج للسياحة ، حيث تتصف هذه الفترات بإرتفاع الأعباء الأسرية وتربـــية الأطفال وقلة أوقات الفراغ التى تستهلك فى الغالب فى رعاية الأطفال فى السنوات المبكرة لنموهم .

ويـــبدو ذلـــك جلياً فى قلة مشاركة فئتي العمر الأقل من 30 سنة والفئة التى تليها 30-39 سنة ، ولكن حركة السفر ترتفع فى الفئتين العمريتين الأكبر 40-49 ، و 50-59 ســـنة وذلك راجع إلى أن رب الأسرة فى هذه السن يكون قد وصل إلى مراتب قصوى من مرتـــبه هذا بجانب ترعرع الأطفال وربما دخول بعضهم سوق العمل ، مما يوفر فرصاً أكثر للمشاركة فى الحركة السياحية والتمتع بأوقات الفراغ .

جدول رقم (4.4) الحالة العمرية وأثرها على الخروج

الخروج / الفئة العمرية	الخروج للسياحة				عدم الخروج				المجموع		
	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	النسبة الكلية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	النسبة الكلية	العدد	%	%
30-	62	16.5	65.3	8.9	33	10.2	34.7	4.7	95	100	13.6
39-30	83	22.1	51.9	11.9	77	23.7	48.1	11.	160	100	22.9
49-40	96	25.6	56.1	13.7	75	23.1	43.9	10.7	171	100	24.9
59-50	102	27.2	54.5	14.6	85	26.2	45.5	12.1	187	100	26.7
60+	32	8.5	36.8	4.6	55	16.9	63.2	7.9	87	100	12.4
المجموع	375	100			325	100			700	100	100

المصدر : الدراسة الميدانية 1999.

مربع كاى = 15.792

درجة الحرية = 4

المعنوية = 0.003

أمـــا قلة مشاركة الفئات العمرية التى تتجاوز الستين فإنه راجع إلى قلة تحمل هذه السن لأعباء السفر ، وكثرة المشكلات الصحية والميل إلى الحركة قرب مكان السكن ، وهذه الخاصـــية تتطلب من المخططين النظر بعين الاعتبار إلى هذه الفئة كأحد الشرائح الهامة فى المجتمع والعمل على توفير تسهيلات ترفيهية تفى باحتياجات هذه الفئة.

وإذا تفحصـــنا كـــل فئة عمرية على حدة كمتغير مستقل للمقارنة بين نسب الخروج وعدمـــه لكـــل منها ، وكذلك للمقارنة بين الفئـــــات المختلفة فإنـــــه يتضح لنا بأن نسبة الخـــروج للفئة الأولى (- 30) هى الأعلى بين الفئات ، حيث تصل نسبة المشاركة فيها إلى حوالـــى 65.3 % مـــن إجمالـــي الفـــئة ، مقابل 34.7 % لم يخرجوا ، وهذا يعنى أن قلة

مشـــاركتها بالنســـبة لإجمالي العينة لا يرجع إلى الأعباء الأسرية بل إلى صغر حجمها وقلة مساهمتها فى العينة ، ويرجع صغر حجم هذه الفئة إلى تأخر سن الزواج وهى أحدى صفات الحياة الحضرية.

أما فئة المسنين التى تجاوزت 60 سنة فإنها تبدو على نقيض الفئة السابقة ، حيث بلغت نسبة مشاركتهم فى حركة الخروج حوالى 36.8 % فقط من إجمالي الفئة ، أما الفئات الــثلاث الباقــية والواقعــة فيما بين 30 و 59 سنة فإن نسب مشاركتها للخروج تجاوزت 50% بقلــيل لكــل فــئة مــنها ، وهذا يشير إلى أن جزءا كبيرا من هذه الفئات المستقرة اقتصـــاديا واجتماعـــيا لا تساهم فى حركة السياحة بكثافة ، ولكن يمكن استمالة قطاع كبير مـــنها وتحويلـــه إلـــى طلب فعلي إذا تحسنت ظروفهم وطورت المقاصد السياحية وجهزت بالخدمات الملائمة .

2.1.3.1 التركيب النوعي:

تشير نتائج مربع كاى إلى انعدام وجود علاقة احصائية بين متغيري التركيب الــنوعي والخروج للسياحة حيث بلغت نسبة المعنوية حوالى 64. مما يعنى بأن المتغيرين مســـتقلان عن بعضها ، ويتضح من الجدول رقم (5.4) بأن العينة يسودها بصفة عامة نمط الأســـر التى يعولها الزوج ثم تأتي الزوجة بعده فى المرتبة الثانية يليها الابن الأكبر وأخيرا الابنة الكبرى .

جدول رقم (5.4) التركيب النوعي للسائحين وعلاقته بالخروج

الخروج / النوع	الخروج للسياحة				عدم الخروج				المجموع %		
	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	النسبة الكلية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	النسبة الكلية	العدد	%	%
زوج	311	83.1	53.1	44.3	275	84.6	46.9	39.1	584	100	83.4
زوجة	25	6.7	49	3.6	26	8	51	3.7	51	100	7.2
ابن أكبر	27	7.2	60	3.9	18	5.5	40	2.6	45	100	6.4
ابنه كبرى	12	3.2	66.7	1.7	6	1.9	33.5	0.9	18	100	2.6
المجموع	375	100			325	100			700	100	100

المصدر : الدراسة الميدانية 1999.

مربع كاى = 2.480

درجة الحرية = 4

المعنوية = 0.64

أمـــا إذا نظرنا إلى المشاركة فى الخروج ، فإننا نجد الأسر التى يعولها الزوج تأتي فـــى المرتـــبة الأولى بنسبة 83.1 % تليها التى يعولها الابن الأكبر بنسبة 6.7 % والابنة الكبرى بنسبة 3.2 %.

ويـــبدو هذا التوجه طبيعيا فى المجتمعات المحافظة مثل المجتمع الليبي والذى يبرز فيه دور رب الأسرة (الذكر) فى اتخاذ القرارات التى تهم الأسرة ومن بينها قرار الخروج، ولكـــن هـــناك مؤشرا فى الإحصائية جدير بالاهتمام والملاحظة ، وهو ارتفاع نسبة الخروج بيـــن الأسر التى تعولها الابنة الكبرى والذى بلغ حوالى 66.7 % من إجمالي الفئة ، ولكن صغر حجمها حال دون تأثيرها فى النسبة العامة .

3.1.3.4 حجم الأسرة

يشـــير اختـــبار مـــربع كـــاى إلى انعدام وجود أية علاقة إحصائية قوية بين حركة الخـــروج وحجـــم الأسرة ، لأن حجم الأسرة الليبية كبير بصفة عامة ، ولذلك فلم يبرز أى تفاوت فى تأثير حجم الأسرة على الخروج ، كذلك يمكن إرجاع انعدام العلاقة هذه إلى تأثير العـــامل الثقافـــي والحضاري التقليدي والمحافظ المتمثل فى زيادة أفراد الأسرة وفى الأسر الممتدة كذلك ، والتى يكثر بهـــا الأفراد المعالون والذين يعتبرون جزءا من الأسرة الكبيرة (العائلة).

وإذا نظرنا إلى الجدول رقم (6.4) فإنه يتضح لنا بأن الأسر متوسطة الحجم والتى تـــتكون مـــن 6-8 أفراد هى الأكثر مشاركة حيث بلغـــت نسبة الخروج حوالى 37.6 % ، يليها الأسر ذات الحجم الأكبر والتى يتكون أفرادها من أكثر من تسعة أفراد فقد بلغت نسبتها حوالى 34.9 % وأخيرا تأتي الأسر صغيرة الحجم بنسبة 27.5 % .

أمـــا إذا قارنا كل فئة على حدة فإنه يتضح لنا بأن الأسر ذات الحجم الكبير تميل إلى المشاركة فى حركة الخروج الأكثر نسبيا من الفئتين الأخريين حيث تبلغ نسبة الخروج فيها حوالـــى 56.2 % مـــن إجمالي الفئة ، وربما يرجع ذلك إلى وجود دخول إضافية من أفراد الأسر الكبيرة ، كما أن شدة الازدحام فى البيت قد تدفعهم للخروج ، أما الأسر الصغيرة فقد وصلت نسبة مشاركتها إلى حوالى 55.4 % من إجمالي الفئة وربما يساعدها صغر حجمها وقلـــة المصاريف على الخروج . وبطبيعة الحال يمكن التوقع بأن هذه الأسر سوف تتزايد فى المستقبل لما تمليه الحياة الحضرية ومتطلباتها من صغر لحجم الأسرة وتفكـــك للأســـر الممتدة ، وهذا مؤشر على أن الطلب السياحي سوف يتزايد مع نمو هذا النمط الأسرى .

جدول رقم (6.4) حجم الأسرة وأثرها على الخروج

عدد أفراد الأسرة	الخروج للسياحة				عدم الخروج				المجموع %		
	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	النسبة الكلية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	النسبة الكلية	العدد	%	%
أقل من 6	103	27.5	55.4	14.7	83	25.5	44.6	11.9	186	100	26.6
6-8	141	37.6	50.2	20.1	140	43.1	49.8	20.0	281	100	40.1
أكثر من9	131	34.9	56.2	18.7	102	31.4	43.8	14.6	233	100	33.3
المجموع	375	100			325	100			700	100	100

المصدر : الدراسة الميدانية 1999.

مربع كاى = 2.203

درجة الحرية = 2

المعنوية= 33

2.3.4 العوامل الاقتصادية والاجتماعية :

ويشمل هذا القسم دراسة وتحليل تأثير التعليم ، والنشاط الاقتصادى والدخل وعمل الزوجه ، وملكية السيارة ، على حركة الخروج للسياحة الداخلية .

1.2.3.4الحالة التعليمية :

يتضـــح من تحليل الجدول رقم (7.4) والخاص بالحالة التعليمية لمجتمع الدراسة وعلاقتها بالخروج للسياحة المحلية ، بأن هناك علاقة قوية بين هذين المتغيرين من الناحية الإحصائية، حيث تشير نتائج مربع كاى بأنها ذات معنوية عالية بلغت حوالى (009.).

ومـــن تفحص الجدول السابق فإنه يتضح لنا بأن فئة التعليم العالى هى أكثر الفئات مشـــاركة فـــى الحركة السياحية الداخلية ، والخارجية أيضاً ، حيث نسبتها حوالى 33.6 % تلـــيها فئة التعليم المتوسط بنسبة 32.0 % ثم الأساسى بنسبة 24.8 % وأخيراً فئة الأمية بنسبة 9.6% ، وإذا تفحصنا مشاركة كل فئة على حده فى حركة الخروج فإنها تحافظ على نفس الترتيب السابق.

جدول رقم (7.4) أثر الحالة التعليمية على الخروج

الخروج	الخروج للسياحة				عدم الخروج				المجموع %		
المستوى التعليمي	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	النسبة الكلية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	النسبة الكلية	العدد	%	%
امي	36	9.6	214.4	5.1	45	13.8	55.6	64	81	100	11.6
تعليم اساسي	93	24.8	47.2	13.3	104	32.0	52.8	14.8	197	100	28.1
تعليم متوسط	120	32	55	17.1	98	30.2	45	14	218	100	31.1
تعليم عالي	126	33.6	61.8	18	78	24	38.2	11.1	204	100	29.1
المجموع	375	100			325	100			700	100	100

المصدر : الدراسة الميدانية 1999.

مربع كاى - 11.6

درجة الحرية - 3

المعنوية - 0.009

إذا نظـــرنا إلـــى نسب التعليم لأرباب الاسر كمؤشرات لتطور التعليم ومدى تأثيراتها المســـتقبلية على حركة الخروج فإنه يتضح لنا بأن النسبة الكلية لفئة التعليم المتوسط هى الأكـــثر تمثـــيلاً فى العينة سواء خرجوا أو لم يخرجوا للسياحة ، حيث بلغت نسبتهم الكلية حوالـــى 31.1 % تلـــيها فـــئة التعليم العالى بنسبة 29.1 % ثم فئة التعليم الأساسى بنسبة 28.1 % ، أما نسبة الأمية فكانت الأقل بين أفراد العينة حيث بلغت حوالى 11.6 % . وهذه النســـب تشـــير إلـــى أن ظاهرة الأمية أخذت تقل بين أفراد المجتمع (بمدينة بنغازى) فى الوقـــت الذى تزايدت فيه معدلات التعليم ، والمتمركزة حالياً فى التعليم المتوسط . وحيث إن العلاقة وثيقة بين التعليم وارتفاع الطلب السياحي فإن ذلك قد يقود إلى الاستنتاج بأنه سوف يكـــون هـــناك طلب كبير على حركة الخروج للسياحة ، وما ينتج عنه من ضغوط اجتماعية ونفســـية واقتصـــادية وبيئـــية ، واستهلاكاً للموارد المتاحة ما لم تؤخذ الإحتياطات اللازمة

لتوفـــير المــــرافق المناسبة لكل الأعمار والمتطلبات الاجتماعية والثقافية ومراعاة القدرات الاقتصادية لشرائح المجتمع المختلفة .

2.2.3.4 النشاط الاقتصادي :

تـــتأثر ظاهـــرة الخــــروج للسياحة بنوع وطبيعة النشاط الاقتصادى والذى يؤثر بـــدوره فــــى مرونة الحركة والتحكم فى أوقات الخروج ، وتؤكد نتائج مربع كاى بأن هناك علاقة إحصائية بين المتغيرين يمكن قبولها عند دلالة 05.

وعـــند تفحص الجدول رقم (8.4) فإنه يتضح لنا بأن مشاركة فئة الموظفين تأتي الأعلى بين الفئات الأخرى حيث بلغت نسبتها حوالى 56.8 % من إجمالي الخروج تليها فئة أصــــحاب العمـــل حيث بلغت نسبتهم حوالى 27.2 % ثم المتقاعدين بنسبة 9.9 % وأخيرا العاطلين عن العمل بنسبة بلغت 6.1 % .

ويـــرجع ارتفاع نسبة مشاركة فئة الموظفين فى الخروج إلى عاملين : أولهما ، إن الهــيكل الوظيفـــي فـــى ليبيا بصفة عامة يغلب عليه طابع العمل فى الوظـــــائف الإدارية الحكومية .

جدول رقم (8.4) الحالة الوظيفية وأثرها على الخروج

الخروج الحالة الوظيفية	الخروج للسياحة				عدم الخروج				المجموع %		
	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	النسبة الكلية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	النسبة الكلية	العدد	%	%
يعمل بمرتب	213	56.8	54.8	30.4	176	54.2	45.2	25.1	389	100	55.6
صاحب عمل	102	27.2	58	14.6	74	22.8	42.6	10.6	176	100	25.0
متقاعد	37	9.9	39.8	5.3	56	17.2	60.2	8	93	100	13.3
خالى عمل	23	6.1	54.8	3.3	19	5.8	45.2	2.7	42	100	6.0
المجموع	375	100			325	100			700	100	100

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .

مربع كاى = 8.71

درجة الحرية = 3

المعنوية = 0.03

حيـــث وصلت نسبتهم حسب تعداد عام 1995 إلى حوالى 66.1 % [1]، ثانيا ، يجيز قـــانون الخدمة المدنية رقم (55) لعام 1976 م إجازة سنوية للعاملين بالدوائر الحكومية الرســـمية مدتها " ثلاثين يوما فى السنة ، وخمسة وأربعين يوما لمن بلغ سن الخمسين أو جـــاوزت مدة خدمته عشرين سنة " . هذان العاملان يجعلان من فئة الموظفين أكثر الفئات مشـــاركة فى حركة الخروج ، أما قلة نسبة الخروج عند المتقاعدين رغم توفر الوقت فهى تـــرجع لأســـباب قد تكون صحيه أو مادية ، أو لعدم توفر وسائل نقل أو لعدم وجود أماكن ملائمة وقريبه . هذا وقد سجلت فئة العاطلين عن العمل أقل النسب مشاركة ، وقد تبين بأن زوجات 60 % من الخارجين للسياحة منهم يعملن .

(1) الهيئة الوطنية للمعلومات و التوثيق ، المرجع السابق.

وإذا قارنــا كــل فــئة على حدة كمتغير مستقل لمعرفة مدى المشاركة ضمنها فإنه يتضــح لنا بأن نسبة المشاركين فى الخروج من بين أصحاب العمل تصل إلى حوالى 58.0 % ، بيــنما تصل نسبة المشاركة ضمن فئة الموظفين إلى حوالى 54.8 % فقط وهذا يشير إلــى أن أصحاب العمل أكثر مرونة فى الحركة وكذلك أكثر قدرة اقتصادية على تحمل أعباء السـفر المادية ، أما ارتفاع نسب الخروج ضمن فئة العاطلين فربما ترجع إلى توفر أوقات الفــراغ من ناحية وعمل زوجات بعضهم من ناحية أخرى ، هذا بالإضافة إلى إمكانية سفر بعضهم بحثا عن العمل .

3.2.3.4 الدخل :

يبدو واضحا وجود علاقة قوية بين الدخل وحركة الخروج وقد دلت على ذلك نتيجة مربع كاى والتى ثبت بأنها على درجة معنوية عاليه بلغت (.001)، وهذه نتيجة منطقية لما للدخـــل من تأثير مباشر على الايفاء بمتطلبات تكاليف الرحلة سواء فى النقل أو الإيواء أو الاعاشة.

وتبين من جدول رقم (9.4) بأن فئة ذوى الدخل المتوسط (201 - 300 دينار) هى أكثر الفئات مشاركة فى حركة الخروج بنسبة بلغت حوالى 44.3 % ، وقد يكون مرجع ذلــك إلى إن غالبية الدخول فى البلاد تقع ضمن تلك الفئة . تأتي فئة الدخل المرتفع (أكثر مــن 300 ديــنار) فــى المرتــبة الثانية بنسبة بلغت حوالى 33.6 % ، أما ذوى الدخول المنخفضــة (أقــل من 200 دينار) ، فــهم أقــل مشــاركة فى حــركة الخــروج بنسبة بلغت 22.1 %.

أمــا إذا نظرنا إلى مشاركة كل فئة على حده فى حركة الخروج للسياحة فإنه يتضح لنا بأن المشاركة ضمن فئة الدخل المرتفع هى الأعلى ، حيث بلغت نسبة الخروج بها حوالى 61.5% ، تلــيها فــئة ذوى الدخــول المتوســطة بنسبة 54.8 % ، وأخيرا ذوى الدخول المنخفضة حيث بلغت نسبة المشاركة فى تلك الفئة حوالى 43.2 % .

جدول رقم (9.4) أثر الدخل على الخروج

الخروج / الدخل	الخروج للسياحة				عدم الخروج				المجموع %		
	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	النسبة الكلية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	النسبة الكلية	العدد	%	%
منخفض –200	83	22.1	43.2	11.9	109	33.5	56.8	15.6	192	100	27.4
متوسط 200-300	166	44.3	54.8	23.7	137	42.2	45.2	19.6	303	100	43.3
مرتفع +300	126	33.6	61.5	18	79	19.6	38.5	11.3	205	100	29.3
المجموع	375	100			325	100			700	100	100

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .

مربع كاى - 13.57

درجة الحرية - 2

المعنوية - 0.001

4.2.3.4 عمل الزوجة :

تشـــير نـــتائج مـــربع كاى الإحصائية الموضحة فى جدول رقم (10.4) إلى انعدام وجـــود علاقـــة قوية بين متغري عمل الزوجة والخروج للسياحة فى مجتمع الدراسة ، مما يشير إلى أن هذين المتغيرين مستقلان عن بعضهما .

ويـــبدو أن هذه نتائج طبيعية لمجتمع محافظ ، لا تزال المرأة تمارس فيه فى الغالب دور دور ربـــة البيـــت التقليدي ، بينما لا تزال نسبة المرأة العاملة فيه قليلة نسبيا ، حيث تشـــير الإحصـــائيات إلـــى أن نسبة المرأة العاملة لا تتعدى 27.4% ، بينما النسبة السابقة والبالغة 72.6 % فتمثل المرأة غير العاملة .

لكن إذا نظرنا إلى نسبة خروج الزوجات العاملات وغير العاملات ضمن فئاتهن فإنه يتضـــح لـــنا بأن نسبة النساء العاملات بلغت حوالى 58.3 % فى حين وصلت نسبة النساء غـــير العـــاملات حوالـــى 51.8 % ، ويمكن أن نستنتج من هذا التوجه إلى أن عمل المرأة ســـوف يكـــون أكثر تأثيرا على حركة الخروج للسياحة فى المستقبل ، لما تفرضه متطلبات التغيرات الاجتماعية والاقتصادية من دخول المرأة ميدان العمل بإعداد أكبر .

جدول رقم (10.4) عمل الزوجة وأثره على الخروج

الخروج / الحالة	الخروج للسياحة				عدم الخروج				المجموع %		
	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	النسبة الكلية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	النسبة الكلية	العدد	%	%
الزوجة تعمل	112	29.9	58.3	16	80	24.6	41.7	11.4	192	100	27.4
الزوجة لا تعمل	263	70.1	51.8	37.6	245	75.4	48.2	35	508	100	72.6
المجموع	375	100			325	100			700	100	100

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .

مربع كاى = 2.41

درجة الحرية = 1

المعنوية = 0.07

5.2.3.4 ملكية سيارة خاصة :

تشـــير الإحصـــائيات علـــى وجود علاقة بين ارتفاع نسبة ملكية السيارات وحركة الخـــروج لما توفره من سهولة ومرونه فى الحركة ، كما تشير فيه نتائج مربع كاى ، إلى وجود علاقة إحصائية قوية وواضحة بين المتغيرين ، ذات معنوية بلغت (001.).

كمـــا تشـــير الإحصـــائيات فى جدول رقم (11.4) إلى أن الفرق شاسع بين الذين يخـــرجون للســـياحة ويملكـــون سيارات والذين لا يملكون سيارات حيث بلغت نسبة الحالة الأولـــى 82.1% بيـــنما بلغـــت الأخرى 17.9 % فقط وهذا ما يؤكد علاقة ملكية السيارات بحركة الخروج.

وتجـــدر الإشـــارة هنا أيضا إلى أنه ليس كل مالكي السيارات الخاصة يشاركون فى حـــركة الخروج ، فقد أتضح إنه من بين 539 مالك للسيارات الخاصة ، يشارك منهم 308 أســـرة فى الخروج بينما تبقي 237 أسرة بدون مشاركة ، كما اتضح أيضا أن بعض مالكي

السيارات يستخدمون وسائل أخرى للخروج ، فقد أستخدمت 21 أسرة منها وسائل نقل أخرى منها 15 أسرة سافرت عن طريق الجو ، و 6 أسر أستخدمت الحافلات ، وهذا يشير إلى أن الأسر الميسورة قد تستخدم المواصلات الجوية لتفادي إجهاد المسافات الطويلة ، كما أن بعض الأسر الكبيرة قد تستخدم وسائل المواصلات العامة مثل الحافلات .

جدول رقم (11.4) أثرملكية السيارات الخاصة على الخروج

ملكية السيارة	الخروج للسياحة				عدم الخروج				المجموع %		
	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	النسبة الكلية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	النسبة الكلية	العدد	%	%
اسر تملك سيارة خاصة	308	82.1	57.1	44	231	71.1	42.9	33	534	100	77.0
اسر لا تملك سيارة	67	17.9	41.6	9.6	94	58.9	58.4	161	161	100	23.0
المجموع	375	100			325	100			700	100	100

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .

مربع كاى - 12.018

درجة الحرية - 1

المعنوية - 0.001

3.3.4 عوامل خاصة بالمقصد السياحي وطبيعة الرحلة :

وتشمل هذه العوامل العلاقة المتبادلة بين السائحين والوجهة السياحية والمتمثلة فى عوامل الجذب السياحي ، وزمن الرحلة وعامل المسافة ، وأماكن الإقامة ومدة الإقامة ومرات التردد.

1.3.3.4 الوجهة السياحية :

يعكس جدول رقم (12.4) وكذلك شكل رقم (4.4) مدى التباين فى إتجاهات الرحلات السياحية لمجتمع الدراسة إلى مناطق البلاد المختلفة ، وقد تبين بأن أكثر الرحلات تتجه إلى منطقة الجبل الأخضر والتى بلغت نسبتها حوالى 46.7 من إجمالي القائمين برحلات.

وتتميز هذه المنطقة بتعدد عوامل الجذب الطبيعية والتاريخية بها ، بالإضافة إلى قربها من مدينة بنغازى ، تأتي منطقة طرابلس ثانى الوجهات السياحية لمجتمع الدراسة حيث بلغت نسبة قاصديها حوالى 25.9 % . ويرجع هذا الأقبال على الرغم من المسافة الشاسعة التى تفصلها عن بنغازى ، حجم التجمع السكانى الكبير ، وأتساع مجال جذب الخدمات بمدينة طرابلس والتى تشمل الخدمات الاقتصادية والإدارية والصحية والتعليمية والثقافية والترفيهية .

أما منطقة سهول سرت فتحتل المرتبة الثالثة للوجهات السياحية حيث قصدها حوالى 8.3 % من إجمالي الخروج ، ويرجع سبب ذلك إلى وجود مدينة سرت العاصمة الإدارية الحالية ، بالإضافة إلى بعض الموانى النفطية الهامة مثل الزويتينة ، والبريقة ، والعقيلة ورأس لانوف والتى يعمل بها بعض من سكان بنغازى أو ذويهم .

تاتي منطقة سهل بنغازى فى المرتبة الرابعة كمقصد سياحي لأفراد العينة فقد زارها حوالــى 6.9 % من الإجمالي ، وهذه المنطقة تمثل ظهير بنغازى المباشر وتوجد بها بعض التسهيلات السياحية والشواطئ المفتوحة التى تمثل وجهة الأفراد الذين برغبون فى الذهاب إلــى أماكــن قريبة . تاتي بعد ذلك مجموعة من المقاصد ولكنها فى مرتبة أقل من سابقها وتمــثل فــى مناطق الجنوب ، وطبرق ، والجبل الغربي ، حيث كانت نسب المسافرين إليها على التوالى 4.8 % و 4.5 % و 2.9 %.

وهكــذا نرى بأن حوالى 58.1 % إجمالي الرحلات تتوجه إلى المناطق الواقعة إلى الشــرق مــن بــنغازى ، وحوالى 37.0 % تقصد المناطق الغربية ، أما المنطقة الجنوبية فــتحظى بحوالــى 4.8 % فقط ، وسوف تتضح أسباب اختيار هذه الوجهات السياحية أثناء مناقشتنا لدوافع الخروج .

جدول رقم (12.4) الوجهة السياحية لمجتمع الدراسة

الوجهة السياحية	العدد	النسبة من إجمالي الخروج (375)	النسبة من إجمالي العينة (700)
طبرق	17	4.5	2.4
الجبل الأخضر	175	46.7	25
سهل بنغازى	26	6.9	3.7
سهول سرت	31	8.3	4.4
طرابلس	97	25.9	13.9
الجبل الغربي	11	2.9	1.6
الجنوب	18	4.8	2.6
الأجمالي	375	100	53.6

المصدر : الدراسة الميدانية 1999

2.3.3.4 دوافع الخروج :

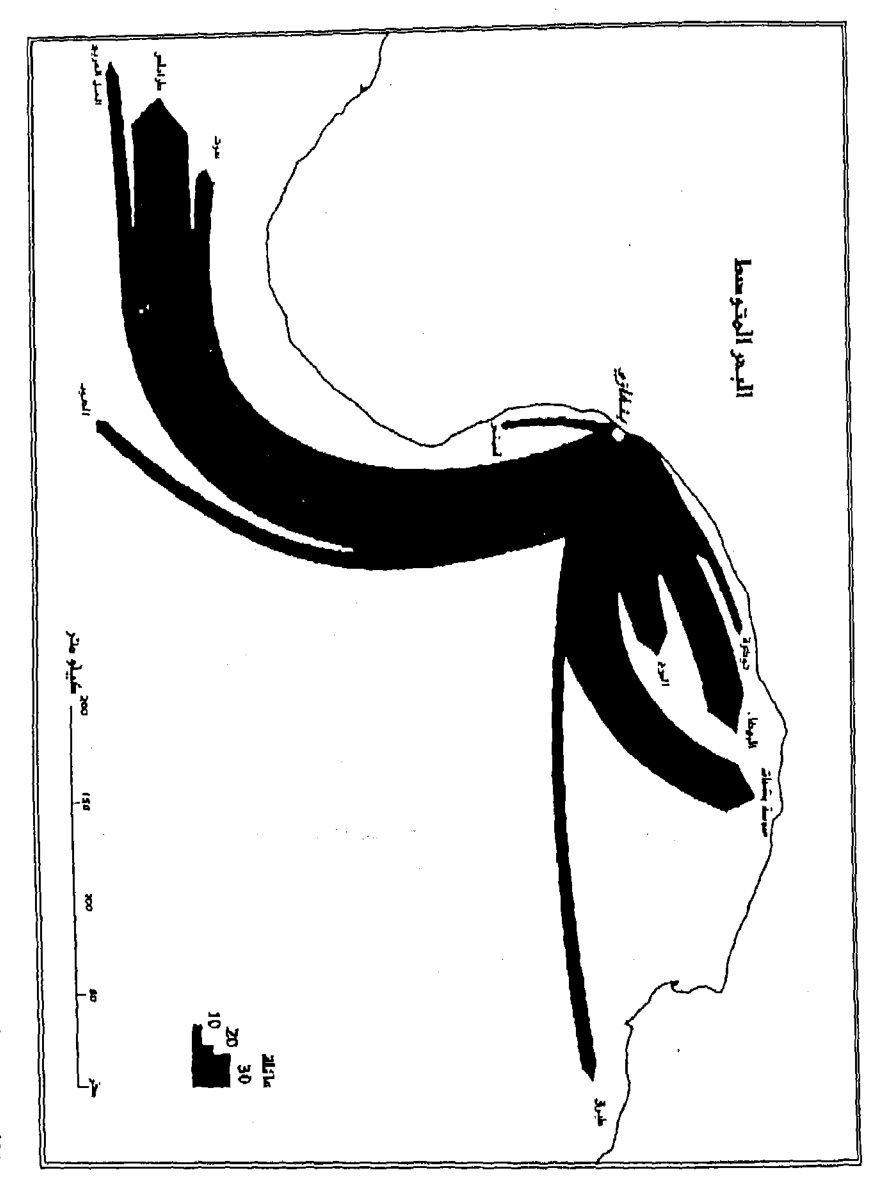
تــتعدد العوامل التى تدفع الأفراد للخروج فى رحلات سياحية بعيداً عن مقار إقامتهم وبعض هذه العوامل له علاقة بالنواحي الاجتماعية والاقتصادية التى تم التعرض إليها سابقا أمــا بعضــها الآخر لقلة العلاقة بمدى جاذبية المكان ، وسهولة الوصول إليه ، ومدى توفر الخدمات السياحية فيه.

وكلمــا تنوعــت هــذه العوامل فى ذلك المكان كلما ارتفع الطلب عليه ، ولكن يجب الإشارة إلى ان الأمزجة ونفسية الأفراد وتطلعاتهم غير متجانسة وتتباين بسبب تأثير البيئة الطبيعية والاجتماعية والاقتصادية عليهم ، وذلك فإن العوامل السلوكية ذات تأثير فى تباين التوجهات السياحية .

ومــن تفحص الجدول رقم (12.4) والخاص بدوافع الخروج للسياحة فإنه يتبين لنا ما يلي :

1- يتضــح إن العــامل الطبيعــي والمتمثل فى الجبال والمناظر الطبيعية يــاتي فى مقدمة عوامــل الجــذب السياحي بنسبة بلغت حوالى 32.8 % من إجمالي الخروج ، ويعتبر الجبل

الأخضـــر أغـــنى المناطق الليبية بهذا العامل حيث تكثر به الوديان والمرتفعات وتزدهر به الحياة النباتية التى تكسو أجزاء كثيرة منه ، لذلك فقد رأينا هذه المنطقة هى أكثر الوجهات السياحية لمجتمع الدراسة .



شكل (4.4) الطلب السياحي لأسر بنغازي على المناطق المختلفة

2- يأتي عامل توافر الشواطئ البحرية الثاني كعامل جذب سياحي بنسبة بلغت حوالى 23.7 % وهـذا العـامل متوفر فى أجزاء كثيرة من خط الساحل الليبي ، ولكن يتحكم فى مقدار جذبـه مـدى صلاحيته للاستعمال الترويحي، وكذلك مدى القرب من بعض مراكز التجمعات السـكانية ، أو وجود مرفق سياحي كالقرى السياحية ، والتى توجد بأعداد قليلة قرب المدن الكبرى.

ويلاحـظ أن مـنطقة الجـبل الأخضر تتصف بهذه الخاصية أيضا ، إلا أن شواطئها تتصف بالضيق وتكثر بها الجروف بعكس غالبية الشواطئ الساحلية.

3- أمـا المناخ فيحتل المرتبة الثالثة بنسبة بلغت حوالى 15.2 % ، وعلى الرغم من تأثر الأطـراف الشمالية بمناخ البحر المتوسط والجنوب الليبي بالمناخ الصحراوى ، بصفة عامة إلا أن هـناك اخـتلافات مناخـية فصلية ، ومحلية تحددها ظروف موقع المكان الفلكي من خطـوط العـرض ، والقرب أو البعد من البحر ، والارتفاع أو الانخفاض عن مستوى سطح الـبحر هذا بالإضافة إلى حركة الشمس الظاهرية . فعلى سبيل المثال فإن درجة الحرارة فى مديـنة بنغازى ترتفع فى فصل الصيف وترتفع معها درجة الرطوبة النسبية حتى تصل إلى درجـة مقلقة تدفع بالإفراد للبحث عن أماكن ذات ظروف مناخية أفضل يقضون فيها أوقات فـراغهم. وتـتوفر هـذه الظروف إما على الشواطئ البحرية أو على المرتفعات مثل الجبل الأخضر.

يلاحظ كذلك ارتباط ظاهرة الخروج بفصول السنة المختلفة ، حيث ترتفع فى فصول وتقـل فـى أخرى ، فتشير الإحصائيات فى الجدول رقم (13.4) إلى أن فصل الصيف هو أكـثر خـروجا للسياحة حيث بلغت نسبة الخروج به إلى حوالى 46.4 % ويرجع سبب ذلك إلـى توفـر العطلات فى هذا الموسم لجميع المراحل الدراسية ، وملاءمة مناخه للخروج . يأتـي فصـل الربـيع فى المرتبة الثانية بنسبة بلغت حوالى 33.6 % ، وذلك نظرا لإعتدال مـناخه وجماله البيئي ، وتقل ظاهرة الخروج بعد ذلك فى فصل الشتاء حتى تصل إلى نسبة 14.7% لانخفاض درجة الحرارة وكثرة الأمطار .

أما فى فصل الخريف فإن نسبة معدل الخروج تصل إلى أدنى مستوى لها حيث تبلغ حوالى 5.9 % ، ويرجع ذلك إلى عدة أسباب منها :

أن هـذا الفصـل يعقب فصل الصيف الملئ بالإجازات ، كما يشهد هذا الفصل عودة الطلـبة إلـى مدارسـهم ، ويتصف هذا الفصل أيضا تغلب ظروفه المناخية ، وهبوب رياح القبلي المحلية فى بعض الأحيان .

ويـبدو واضحا من الجدول السابق تأثير فصول السنة (المناخ) على مدى الإقبال على عوامل الجذب الطبيعية المختلفة ، ففى فصل الصيف بلغت نسبة المقبلين على المناظر الطبيعـية والجبال حوالى 14.1 % بينما بلغت نسبة جذب الشواطئ حوالى 12.3 % تليها جذب المناخ المعتدل التى بلغت 6.9 % ، أما فى فصل الربيع فهذه النسب تقل نسبيا ، حيث بلغـت نسـبة جذب الجبال والمناظر الطبيعية حوالى 13.3 % ، أما الشواطئ البحرية فقد بلغت حوالى 7.5 % والمناخ المعتدل وصل إلى 5.3 % ، ولكن تأثير هذه العوامل تنخفض

فـــي فصلي الخريف والشتاء بمعدل أكبر من سابقتها بنسب تتراوح ما بين 4.0 % إلى 0.8 % . وكانت نسبة الإنخفاض فى فصل الخريف أكثر منها فى الشتاء .

4- تشـــير الإحصـــائيات بوضوح إلى انخفاض نسبة تأثير العوامل غير الطبيعية فى جذب الســـائحين ، فقـــد بلغت نسبة تأثير عامل الهدوء على الخروج حوالى 8.5 % من الإجمالي وربما يرجع ذلك إلى انخفاض الضوضاء نسبيا فى مدينة بنغازى .

5- يمثل دافع جودة أماكن الإقامة والخدمات السياحية المرتبة الخامسة بنسبة بلغت حوالى 6.4 % ، وهذا العامل يعتبر مؤشرا اقتصاديا واجتماعيا يعكس الأفراد الراغبين فى مستوى ممـــيز مـــن الخدمات ولديهم القدرة المادية على تحمل الأعباء ، وانخفاض هذه النسبة فى مجتمع الدراسة يعكس قلة وجود هذه الخدمات على نطاق واسع وبأسعـــار مناسبة، كما

جدول رقم (13.4) أثر فصول السنة على دوافع الخروج

الفصول	الربيع		الصيف		الخريف		الشتاء		الإجمالي	
عوامل الجذب السياحي	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة
الشواطئ البحرية	28	7.5	46	12.3	6	1.6	11	2.9	89	23.7
المناخ المعتدل	20	5.3	26	6.9	3	0.8	8	2.1	57	15.2
الجبال والمناظر الطبيعية	50	13.3	53	14.1	5	1.3	15	4	123	32.8
الأماكن التاريخية	5	1.3	9	2.4	1	0.3	5	1.3	20	5.3
الهدوء	14	3.7	10	2.6	2	0.5	6	1.6	32	8.5
الشعور بالأمن	4	1.1	5	1.3	1	0.5	-	-	10	2.7
القرب من بنغازى	2	0.5	3	0.8	1	0.3	4	1.1	10	2.7
جودة أماكن الاقامة والخدمات	1	0.3	15	4	3	0.8	5	1.3	24	6.4
أخرى	-	-	7	1.9	1	0.3	2	0.5	10	2.7
الإجمالي	124	33.6	174	46.4	22	5.9	55	14.7		100

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 .

تشـــير إلـــى إحجام جزء من الطلب السياحي عن السفر الداخلي و البحث عن بديل دولـــى . هذا بالإضافة إلى أنها تشير إلى أن أعداد كبيرة من هؤلاء السائحين لا يستخدمون مرافق الإيواء التجارية إلا على نطاق صغير ، أما الغالبية فيقيمون عند الأقارب والأصدقاء.

6- يأتي تأثير العامل الثقافي المتمثل فى زيادة الأماكن التاريخية فى المرتبة السادسة بنسبة بلغت 5.3% ، وذلك على الرغم من غنى البلاد بالمقومات السياحية التاريخية المختلفة ، إلا أن عدم الاهتمام بها وتطويرها ، أظهر وكان العينة تفتقر إلى الأكثرات التاريخي والثقافي.

7- أما عوامل القرب من بنغازى والشعور بالأمن فقد جاءت فى المرتبة الأخيرة بنسبة بلغت حوالى 2.7 % لكل منهما ، و يشير انخفاض عامل الشعور بالأمن إلى نمط الرحلات الجماعية من ناحية ، وكذلك إلى الإقامة عند الأقارب والأصدقاء ، أما انخفاض تأثير عامل المسافة فيرجع إلى ارتفاع ملكية السيارات الخاصة وتطور البنية التحتية والمتمثلة فى الطرق البرية بصفة خاصة .

3.3.3.4 زمن الرحلة وعامل المسافة :

يعتبر عامل المسافة من العوامل الهامة فى تحديد الوقت الذى تستغرقه الرحلة إلى الواجهة المطلوبة ، فكلما زادت المسافة كلما تطلب ذلك وقتاً وجهداً ونفقات أكثر ، وهذا ما يشير إليه بعض الباحثين بتأثير عامل distance friction ، حيث إن حركة الرحلات السياحية تأخذ إتجاهاً عاماً نحو الارتفاع إلى أن تصل إلى أعلى قمه لها عند مسافة معينة من المصدر ، ثم تأخذ هذه الرحلات بعدها توجهاً نحو الانخفاض والتلاشى كلما ابتعدنا عن تلك القمة [1].

لكن فى عام 1995 أشار Pearce إلى أن هناك عدة عوامل أخرى تقلل من تأثير عامل المسافة على حركة السياحة ، و ذلك مثل انخفاض تكاليف السفر و الإيواء ، وتوفر عوامل جذب طبيعية وثقافية مميزة [2] ، وسوف نرى من تحليل الجدول رقم(14.4) مدى تأثير عامل المسافة وانعكاساتها على مجتمع الدراسة والذى يشير إلى :

1- يلاحظ بأن التوجه العام للرحلات المختلفة يأخذ طابعاً عاماً يتسم بالزيادة التدريجية كلما إبتعدنا عن مصدر الرحلات حتى تصل إلى أعلى قمة لها ثم تنخفض بعد ذلك ولكنها تعود لترتفع مرة أخرى لوجود قمة أخرى فى طرابلس ، فقد أخذت الرحلات فى الارتفاع من نسبة 6.4 % فى المسافة الواقعة بين 40-60 كم من بنغازى حتى تصل أعلى قمة لها بما نسبته حوالى 22.1 % عند المسافة الواقعة فيما بين 201-300 كم من بنغازى ثم تنخفض بعد ذلك بشدة حتى تصل إلى نسبته 3.7 % فيما بين 301-400 كم . لكن الرحلات تعود لترتفع مرة أخرى فى المسافة التى تتعدى مسافة 400 كم ، ولكنه جدير بالذكر هنا إلى أن هذه الزيادة لا تمثل قمة واحدة ، ولكنها تمثل مجموع الرحلات التى تتعدى تلك المسافة فى كافة أرجاء البلاد بما فى ذلك منطقة طرابلس التى تمثل الوجهة السياحية الثانية لمجتمع الدراسة بعد الجبل الأخضر ، أنظر الشكلين رقم (5.4) و (6.4)

2- أما فيما يتعلق بتوزيع حجم الرحلات على الإقاليم المختلفة والموزعة فى شكل نطاقات مساحية وعلاقة كل ذلك بعامل المسافة فإنه يتضح لنا التالي :

أ- تبلغ نسبة الرحلات المتجهة إلى المسافة الواقعة بين 40 - 60 كم حوالى 6.4 % من إجمالي الخروج ، وهذه الرحلات متجهة إلى سهل بنغازى ، حيث يوجد فى هذا النطاق المساحى القرية السياحية بمنطقة قمينس على الساحل إلى جنوب من مدينة بنغازى بحوالى

(1) Pearce , D . (1989) , Op . Cit . , p . 129 .
(2)Pearce , D . (1995) , Op . Cit . , p . 78 .

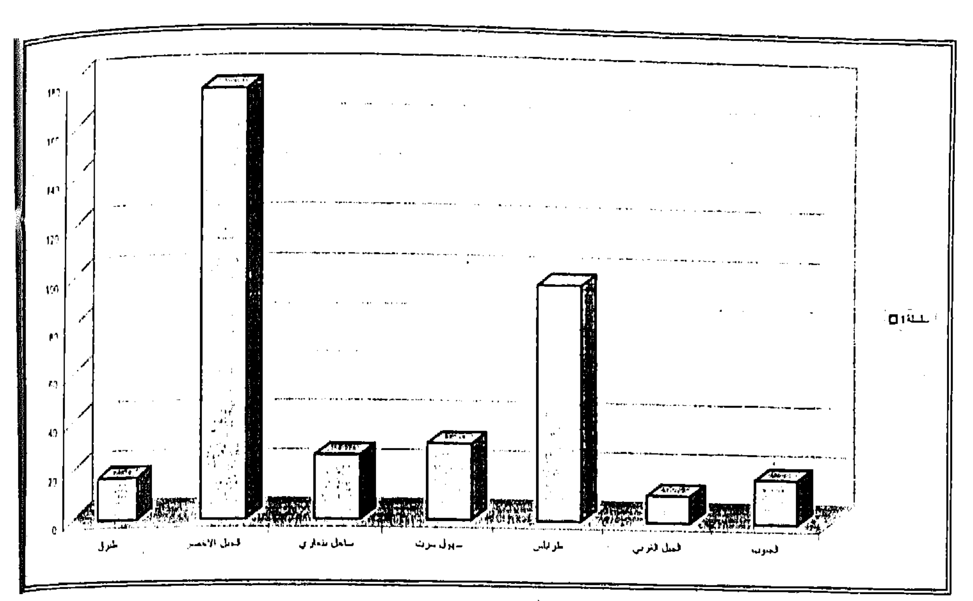
جدول رقم (14.4)

توزيع الرحلات حسب المسافة والجهة

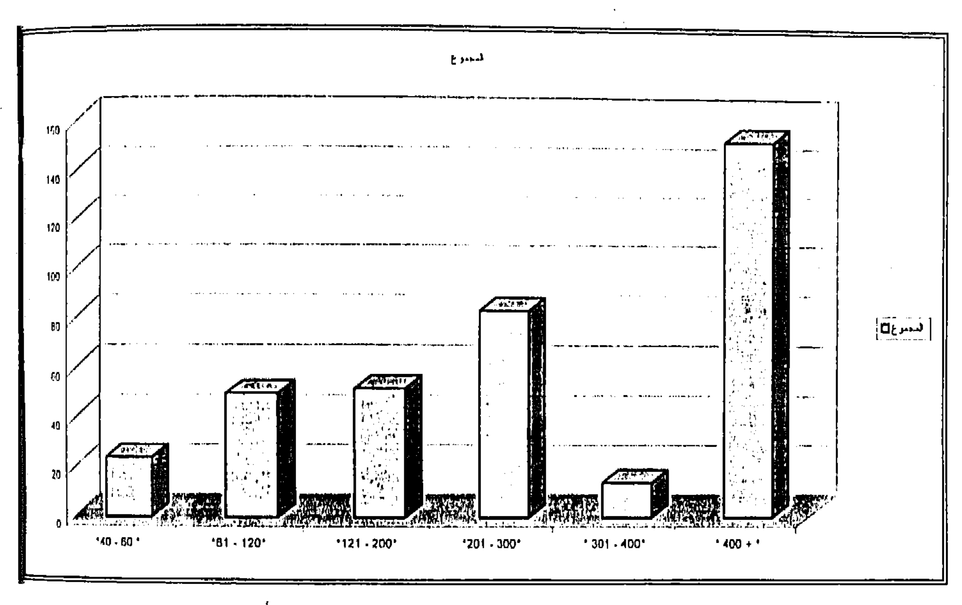
المسافة بالكم	طبرق %		الجبل الأخضر %		سهل بنغازي%		سيول سرت %		طرابلس%		الجبل الغربي%		الجنوب		المجموع%	
60-40	-	-	-	-	24	6.4	-	-	-	-	-	-	-	-	24	6.4
120-61	-	-	48	12.8	2	0.5	-	-	-	-	-	-	-	-	50	13.3
200-121	-	-	52	13.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	52	13.7
30-201	-	-	75	20	-	-	6	1.6	-	-	-	-	2	0.5	83	22.1
400-301	6*		1.6	-	-	-	7	1.9	-	-	-	-	1	0.3	14	3.7
400+	11	2.9	-	-	-	-	18	4.8	97	25.9	11	2.9	15	4	152	40.5
المجموع	17	4.5	175	41.7	26	6.9	31	8.3	97	25.9	11	2.9	18	4.8	375	100

• هناك طريقين إلى طبرق أحدهما سريع ومسافته حوالى 300 كم والأخرى أطول وتبلغ مسافته حوالى 460 كم .

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 م .



شكل (5.4) توزيع رحلات اسر بنغازي حسب الوجهة



شكل (6.4) توزيع رحلت اسر بنغازي حسب المسافة

50 كـــم ، بالإضـــافة إلـــى الشواطئ الرملية المفتوحة فى هذه المنطقة . كذلك هناك بعض الشواطئ الرملية المفتوحة واقعة إلى الشمال الشرقي من بنغازى تقصدها بعض الأسر التى لا ترغـــب فـــى الســـفر لمســـافات بعـــيدة هناك أيضا بعض الإجزاء الداخلية لسهل بنغازى والمغطـــاة بالأحراش والشجيرات والتى تعتبر مقصدا سياحيا لبعض الأسر وخاصة فى فصل الربيع .

ب- يـرتفع حجم الرحلات فى المنطقة الواقعة فيما بين 61 - 120 كم بعيدا عن بنغازى ، اكـثر من النطاق السابق ، فقد بلغ إجمالي نسبة الرحلات المتجهة إلى هذه المسافة حوالى 13.3 % ، مـنها حوالى 0.5 % متجهة إلى سهل بنغازى حيث توجد بهذا النطاق منطقتان سـياحيتان فى الأطراف الشمالية الشرقية ، فهناك قرية سياحية فى توكرة التى تبعد حوالى 78 كـم عـن بنغازى وأخرى فى طلميثة التى تبعد حوالى 80 كم عن بنغازى . أما الجزء الباقي والبالغ 12.8 % من الرحلات فتقصد المرتفعات الغربية لمنطقة الجبل الأخضر ، ومن أهـم المقاصـد السـياحية بهـذه المنطقة مرتفعات الرجمة والباكور ، كما توجد بها بعض المراكـز الحضرية التى قد تقصدها بعض الرحلات مثل المرج والأبيار الواقعة حوالى 100 كم شرق بنغازى.

ج- يـزداد حجم الرحلات مرة أخرى ولكن بمعدل أقل من نطاق السابق ، فقد وصلت نسبة الرحلات المتجهة إلى النطاق الواقع فيما بين 121-200 كم حوالى 13.9 % ، وكانت هذه الـرحلات مـتجهة إلى أقليم الجبل الأخضر ، وتتمثل أهم المزارات السياحية بهذه المنطقة وادى الكـوف الـذى يوجـد به منتزه وادى الكوف الوطنى ، وبعض المدن مثل البيضاء ، وقصر ليبيا .

د - يصـل حجم التدفقات السياحية إلى قمة فى المنطقة الواقعة فيما بين 201-300 كم ، والمـتجهة فـى أغلبها لمنطقة الجبل الأخضر بنسبة بلغت حوالى 20.0 % . وتتصف هذه المـنطقة بالجـبل الأخضـر بأكـثر المزارات السياحية شهرةً والمتمثلة فى مدينتي شحات وسوسة الأثريتين ، بالإضافة إلى جمال الطبيعية المتمثلة فى التقاء السفوح الشمالية للجبل الأخضـر بسواحل البحر المتوسط ، كما يوجد بهذه المنطقة بعض مرافق الأقامة فى سوسة ورأس الهلال وشحات ودرنه ، أهم المراكز الحضرية بهذا الإقليم مدينة درنه .

فى هذا النطاق هناك 1.6 % من الرحلات يتجه إلى سهول سرت إلى جنوب الغربي من بنغازى ، وهذه المنطقة توجد بها بعض المرافق النفطية التى قد يقصدها البعض لزيارة الأهل والأصدقاء ، كما أن هناك حوالى 0.5 % من الرحلات تقصد الجنوب .

هـ - تأخذ الرحلات فى الانخفاض فى المنطقة الواقعة فيما بين 301-400 كم لتصل إلى حوالـى 3.7 % ، وذلـك راجع لبعض العوامل منها قلة عوامل الجذب القوية وكذلك لتاثير عامل المسافة ، وتتوزع الرحلات فى هذا النطاق إلى ثلاث مناطق ، منها 1.6 % تتجه إلى طبرق و 1.9 % تتجه إلى سرت أما 0.3 % تتجه جنوبا إلى الواحات .

و - أمـا فـى المنطقة التى تتجاوز 400 كم والتى تشمل بقية البلاد ، فإن منطقة طرابلس تحـتل أعلـى نسـبة فيها بنسبة مقدارها 25.9 % ، وقد يعزى ذلك التجاذب بين المدينتين لأرتفـاع الـتركز السـكاني فى طرابلس بالإضافة إلى أهمية هذه المدينة اقتصاديا وإداريا وسياسيا هذا بالإضافة إلى غنى منطقة طرابلس بعوامل الجذب التاريخية والترفيهية .
بقـية المـناطق الأخرى والتى تقصدها حوالى 14.6 % من إجمالي الرحلات فهى موزعة كالتالـي : 0.9 % إلى طبرق ، و 4.8 % إلى سرت ، و 2.9 % إلى الجبل الغربي وأخيراً 4.0 % إلى الجنوب .

مما سبق تبين لنا إنه على الرغم من تأثير عامل المسافة على نمط الرحلات وتوجهاتها ، إلا إنه يبدو واضحا تأثير عوامل الجذب الطبيعية والبشرية فى التقليل من تأثير عامل المسافة فى بعض الأحيان ، كما هو الحال فى الجبل الأخضر ومنطقة طرابلس ، بينما يبرز تأثير عامل المسافة بجلاء ، وتنخفض نسبة الرحلات السياحية المتجهة إلى الأماكن البعيده والتى لا توجد بها عوامل جذب مميزة .

4.4.3.4 أماكن الأقامة :

يتضح من الجدول رقم (15.4) ، الممثل فى شكل رقم (7.4) ، بأن هناك تفاوتا واضحا فى إستخدامات أماكن الإيواء المختلفة ، والتى تنقسم إلى نوعين رئيسيين هما : أماكن الإيواء التجارية والتى تشمل القرى السياحية ، والفنادق والموتيلات والمخيمات ، وغير التجارية وتشمل الأقامة عند الأقارب والأصدقاء ، واستخدام الوسائل الخاصة كالخيام. وقد تبين أن الإقامة عند الأقارب والأصدقاء كانت الأكثر نصيباً حيث بلغت نسبتها حوالى 56.8 % من إجمالي الخروج ، تليها الفنادق بنسبة 16.3 % ثم القرى السياحية و المخيمات بنسبة 10.9 % لكل منهما . أما استخدام الوسائل الخاصة كالخيام فكان أقلها نصيبا حيث بلغت نسبتها حوالى 4.8 % .

وتشير الإحصائيات كذلك إلى أن أفراد مجتمع العينة استخدموا كل أماكن الإقامة فى إقليمي الجبل الأخضر وطرابلس ، وهذان الأقليمان كما علمنا يمثلان أكثر الوجهات السياحية إقبالاً . أما بقية الوجهات السياحية الأخرى فقد كان استخدام أماكن الإيواء أقل حيث تراوح من أثنين إلى أربعة أنواع للإقامة ؛ وكان من بينها الإقامة عند الأقارب والأصدقاء . ويتضح إن أكثر الأقاليم التى تقيم فيها الأسر عند الأهل والأصدقاء كانت اقليم الجبل الأخضر بنسبة 44.6 % وطرابلس بنسبة 26.8 % ، أما فى بقية الأقاليم فإن هذه النسبة تنخفض وتتراوح ما بين 12.2 % إلى 2.8 % وهذا راجع لقلة الإقبال السياحي عليها ، وبصفة عامة يمكن أن يفسر التوجه الإقامة عند الأهل والأصدقاء إلى عدم وجود مرافق إيواء تفى باحتياجات الطلب السياحي بجميع شرائحه الاقتصادية ، وكذلك إلى ارتفاع أسعار المتوفرة منها و انخفاض خدماتها . هذا بالإضافة إلى أنه يشير إلى طبيعة المجتمع الليبي التقليدى الذى لا يزال يحافظ على العلاقات الأسرية والاجتماعية .

وقد استخدم أفراد مجتمع العينة مرفق الفنادق فى جميع الوجهات السياحية فيما عدا منطقة سهل بنغازى ، نظراً لعدم وجود فنادق فى المنطقة الممتدة فيما بين بنغازى وحتى مدينة المرج ، هذا بجانب تأثير عامل القرب من بنغازى .

أما أكثر المناطق التى استخدمت فيها الفنادق فكانت منطقة طرابلس حيث بلغت نسبتها حوالى 45.9 % ، يليها إقليم الجبل الأخضر بنسبة 24.6 % ، ثم تدرجت استخدامات الفنادق بعد ذلك لبقية الأقاليم بنسب تحت 10 % .

كما تشير احصائيات أماكن الإقامة ، بأن أكثر المناطق استخدماً للخيام الخاصة كانت منطقة الجبل الأخضر بنسبة 46.7 % يليها إقليم سهل بنغازى بنسبة 26.7 % ، وهذا مؤشر غاية فى الأهمية والخطورة البيئية لأن هذا النشاط يحدث فى بيئة حساسة يؤدى إلى

4- ترك القمامة والملوثات يقود إلى تلوث البيئي ، أنظرصورة (4.4) .

5- الاستخدام الكثيف للسيارات داخل الغابة ، والمشى الكثيف لها تاثيرات خطرة على البيئة وتساهم فى انجراف التربة وتقلل من الأرض الصالحة للرعى انظر صورة (5.4)

6- بناء الخيام يتطلب قطع الأعشاب وتدمير البيئة المجاورة ، أنظر صورة (6.4) وقد لاحظ الباحث هذه التأثيرات البيئة وبصفة خاصة فى منطقة الجبل الأخضر ، مما يتطلب انشاء هيئة للتوعية السياحية والحفاظ على البيئة ، لنشر ثقافة ووسائل الاستخدام الأفضل للبيئة والحافظ عليها ، بالإضافة إلى تحديد أماكن معده لبناء الخيام لتلاقي بعض المشكلات السابقة ذكرها .

5.3.3.4 مدة الأقامة ومرات التردد :

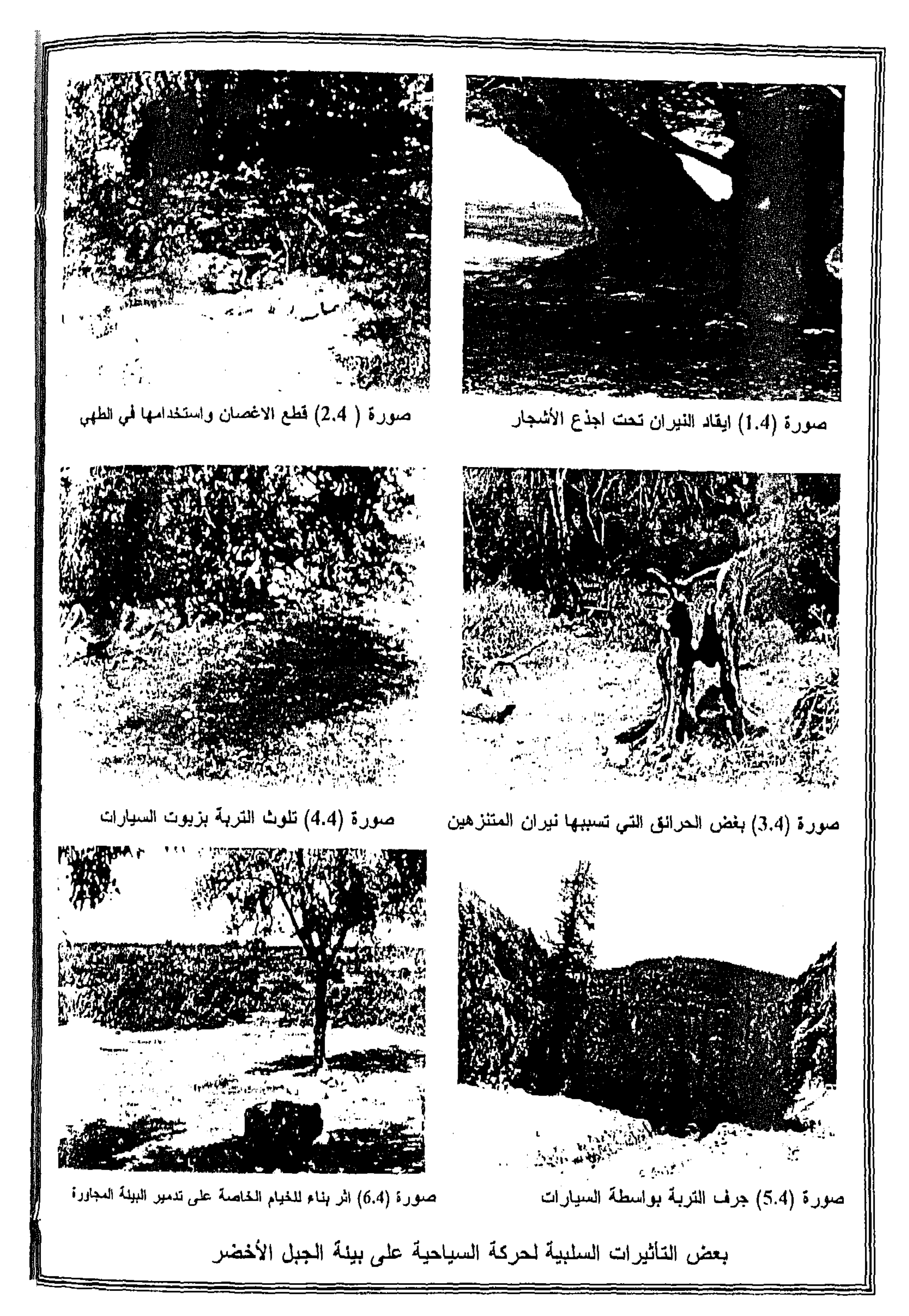
هناك تباين ملحوظ فى مدة الأقامة التى قضاها أفراد مجتمع الدراسة فى وجهاتهم السياحية المختلفة ، وذلك راجع بالطبع إلى العوامل الاقتصادية والاجتماعية التى تم التطرق إليها ، بالإضافة إلى مدى توفر الخدمات الجيده وعوامل الجذب المختلفة ، وإذا تفحصنا الجدول رقم (16.4) ، والشكل رقم (8.4) ، فإنه يتضح لنا ما يلي :

1- ارتفاع نسبة مجتمع أفراد الدراسة الذين قضوا مدة تتراوح ما بين 4-7 أيام حيث بلغت نسبتهم حوالى 37.6 % من إجمالي الخروج ، تليها نسبة الذين قضوا مدة تتراوح ما بين 1-3 أيام حيث بلغت نسبتهم حوالى 34.4 % ، تاخذ النسبة بعد ذلك فى التناقص للذين قضوا فترات تتجاوز الأسبوع .

2- إذا قسمنا مدة الاقامة إلى فئتين من 1-14 يوما وأكثر من 15 يوما فإنه لنا بأن غالبية العينة (90.1 %) تميل إلى قضاء مدد لا تتجاوز 14 يوما ، سواء كان ذلك فى مقار إقامة تجارية أو عند اقارب أو أصدقاء ، أما النسبة الباقية والبالغة 10 % فإنها تقضى مدد تتراوح ما بين 15 - 30 يوماً .

3- أكثر الوجهات السياحية التى حظيت بأعلى نسبة أقامة فيما بين 15 - 30 يوما كانت منطقة طرابلس ، حيث بلغت حوالى 4.0 % من الإجمالي ، يليها أقليم الجبل الأخضر حيث بلغت النسبة حوالى 2.7 % من الإجمالي .

4- كان نصيب منطقة الجبل الأخضر أعلى من السائحين الذين يقضون مدد تتراوح ما بين 1 - 14 يوما بنسبة بلغت حوالى 44.0 % تليها منطقة طرابلس بنسبة 14.0 %.هذه الإحصائيات تشير إلى أن مدد الاقامة بصفة عامة تتصف بأنها قصيرة نسبياً، بالإضافة إلى أن أكثر من نصفها 56.8 % تقضى عند أقارب وأصدقاء ، وهذا يشير إلى عدم وجود مرافق إيواء جيده وبأسعار مناسبة فى متناول الجميع ، بالإضافة إلى قلة المرغبات التى تطيل مدة الاقامة ، وهذه العوامل تقلل من إجمالي النفقات السياحية فى المناطق المقصودة .



صورة (1.4) ايقاد النيران تحت اجذع الأشجار

صورة (2.4) قطع الاغصان واستخدامها في الطهي

صورة (3.4) بغض الحرائق التي تسببها نيران المتنزهين

صورة (4.4) تلوث التربة بزيوت السيارات

صورة (5.4) جرف التربة بواسطة السيارات

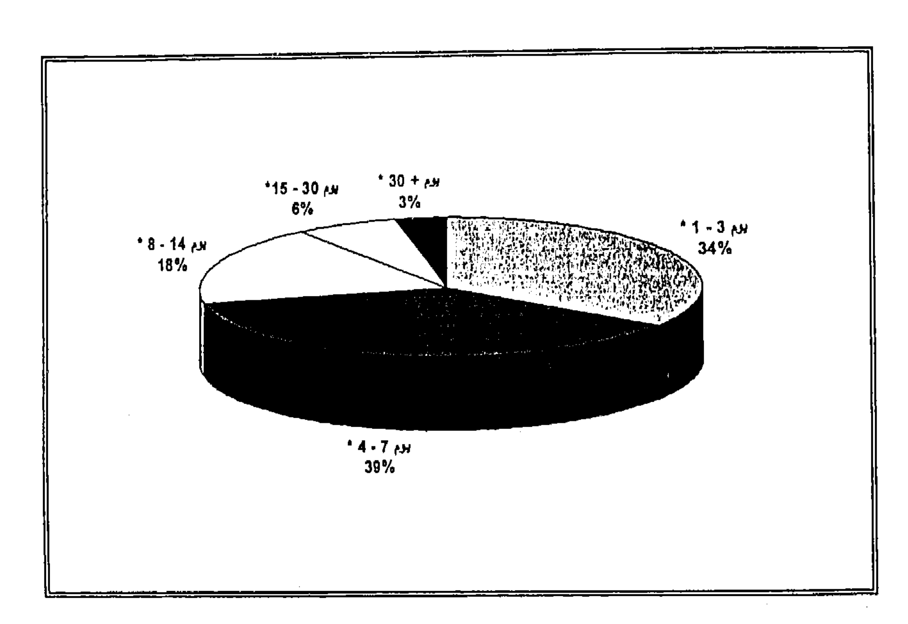
صورة (6.4) اثر بناء للخيام الخاصة على تدمير البيئة المجاورة

بعض التأثيرات السلبية لحركة السياحية على بيئة الجبل الأخضر

جدول رقم (16.4) توزيع مدة الإقامة على أماكن الإقامة

مدة الاقامة / مكان الاقامة	3-1		7-4		14-8		30-15		30+		المجموع	
	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة
قرية سياحية	7	9.8	18	43.9	8	19.5	6	14.6	2	4.9	41	100
فندق	11	18	31	50.8	15	24.6	2	3.3	2	3.3	61	100
موتيل	1	25	2	50	1	25	-	-	-	-	4	100
خيم	26	63.4	14	34.1	1	2.4	-	-	-	-	41	100
أصدقاء	71	33.3	76	35.7	42	19.7	5	7.5	8	3.8	213	100
أخرى	13	86.7	-	-	1	6.7	-	-	1	6.7	15	100
المجموع	129	34.3	141	37.6	68	18.1	24	6.4	13	3.5	375	

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 م .



شكل (8.4) توزيع مدة الاقامة لاسر بنغازي

أمـــا فيما يخص مرات التردد فإن جدول رقم (17.4) يشير إلى أن أغلب الاسر قد قامــت بــرحلة واحــدة حيــث بلغت نسبتها حوالى 26.3 % ، ثم تأخذ النسب بعد ذلك فى الانخفــاض لمرات التردد المرتفعة ، فقد بلغت نسبة الاسر التى ترددت مرتين حوالى 24.3 % ، تلــيها نســبة الـــثلاث مرات والتى بلغت حوالى 17.3 % ، ثم تنخفض بعد ذلك مرات التردد بشدة للفترات التى تتجاوز ثلاث مرات حيث تتراوح ما بين 11.2 % إلى 0.8 %.

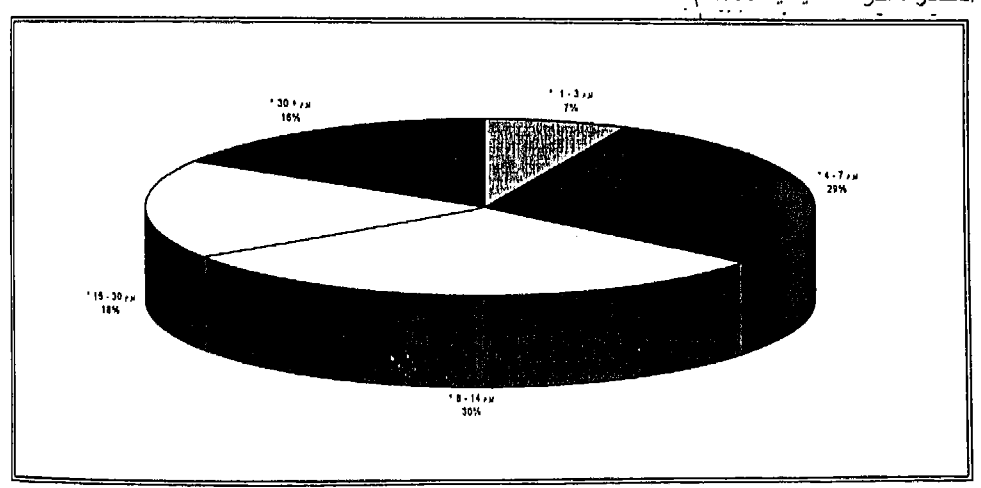
ويعتبر متغير التردد ومدة الاقامة ذوى أهمية بالغـــة لمعرفـــة الليـــالي الســـياحية والانفاقات السياحية خلال فترة الرحلة ، وخلال الموسم السياحي ، وقد تبين كما هو موضـح فى الجدول السابق إلى أن مجموع متوسطات الليالي السياحية لمجتمع الدراسة خلال ســـنه بلغ حوالى 7718.5 ليلة سياحية ، كما بلغت تقديرات الانفاق السياحي حوالـــى 231,555 دينار ليبي بمتوسط انفاق يومى بلغ حوالى 30 ديناراً لجميع الفئات ، أنظر شكل رقم(9.4).

وهذه الأرقام ليست دقيقة لأنها لم تأخذ فى الاعتبار الاختلافات بين مصروفات الذيـن اقاموا فى مرافق تجارية أو غير تجارية ، ولكن هذه الأرقـــام تشـــير إلـــى قلـــة الانفاقـــات السياحية على الرغم من الأعتبارات السابقة ، مما يؤكد على أهمية الاهتمام بتنمية وتطويـر هذا القطاع للايفاء باحتياجات المواطنين وما تتركه من آثار اقتصادية إيجابية .

جدول رقم (17.4)الليالى السياحية

مرات التردد	3-1		7-4		14-8		30-15		30+		المجموع	
	عدد الأسر	متوسط الليالى السياحية	عدد الأسر	متوسط الليالى السياحية	عدد الأسر	متوسط الليالى السياحية	عدد الأسر	متوسط الليالى السياحية	عدد الأسر	متوسط الليالى السياحية	عدد الأسر	متوسط الليالى السياحية
1	38	57	43	236.5	14	154	9	202.5	3	90	107	740
2	33	99	30	330	20	440	5	225	3	180	91	1274
3	27	121.5	17	280.5	13	429	5	337.5	3	270	65	1438.5
4	12	72	22	484	5	220	5	264	–	–	42	1040
5	3	22.5	13	357.5	5	275	–	–	2	300	23	955
6	12	108	13	429	8	528	–	–	1	180	34	1242
7	1	10.5	1	38.5	1	77	–	–	–	–	3	126
8	3	36	2	88	2	176	2	360	1	240	10	900
المجموع	129	526.5	141	2244	68	2299	24	1389	1260	1260	375	7718.5

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 م .



شكل (9.4) متوسطات الليالى السياحية لأسر بنغازى

4.4 خصائص وآثار الطلب السياحي فى الوجهة السياحية

(تطبيق على مصيف سوسة والقرية السياحية بقاريونس)

سـوف يـتم التعرض هنا لدراسة الطلب السياحي فى مركزين للجذب السياحي هما مصيف سوسة السياحي ، والقرية السياحية بقاريونس ، نستهلها بنبذة مختصرة عن أهمية الموقعيـن ، ثـم نقـوم بعد ذلك بدراسة وتحليل مصادر وخصائص الطلب السياحي فى كل مـنهما ، لكـى نتمكـن من الإلمام بطبيعة وتوجيهات الطلب السياحي فى المصدر والوجهة وإيضاح المشكلات التى تعترضه .

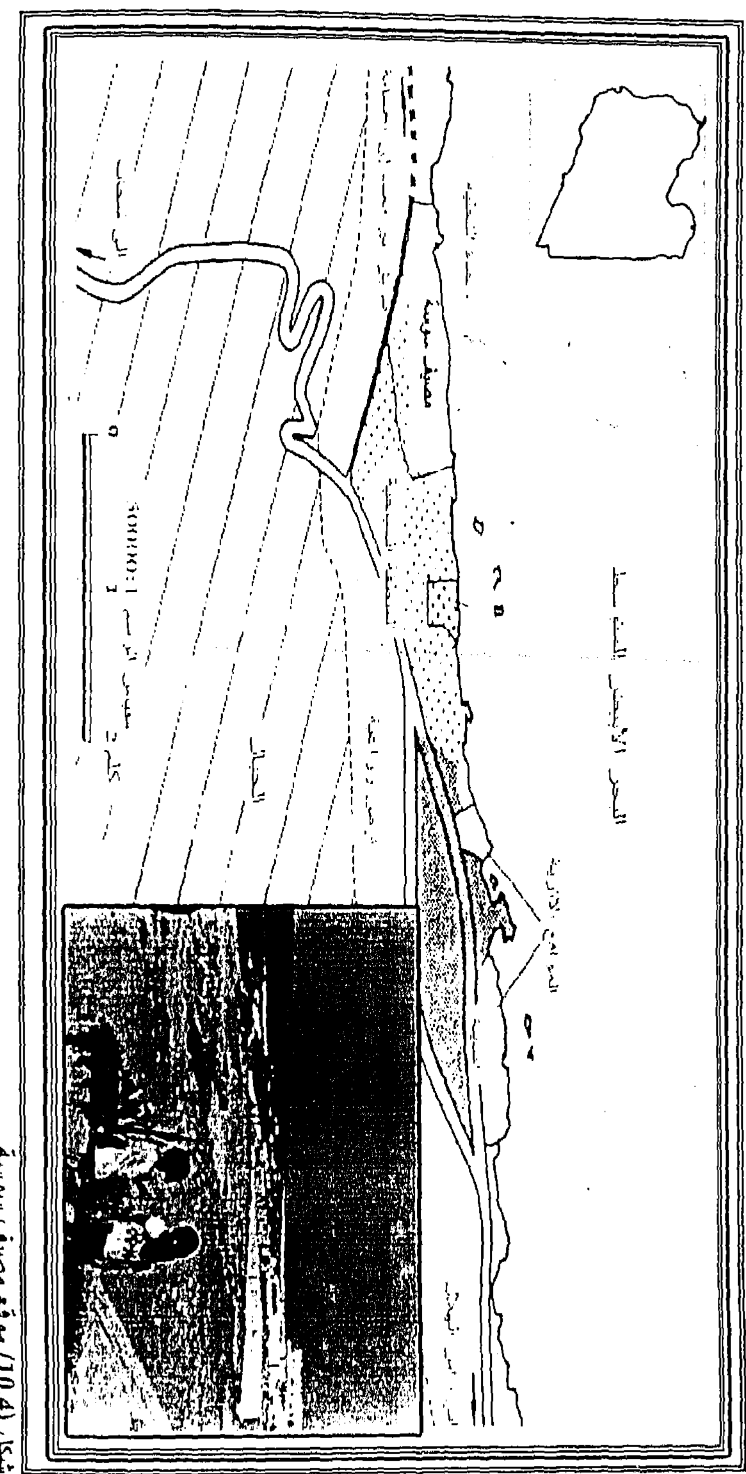
أ- مصـيف سوسـة السياحي : يقع مصيف سوسة السياحي على الشريط الساحلي الضيق الـذى يفصـل الحافـة الشمالية للجبل الأخضر عن البحر المتوسط ، إلى الغرب من مدينة سوسـة التاريخـية بحوالى 3 كم ، أنظر شكل رقم (10.4). ويقع هذا المرفق السياحي فى مـنطقة غنـيه بالمقومـات السياحية الطبيعية المتمثلة فى مرتفعات ووديان الجبل الأخضر المغطاة بشجيرات البحر المتوسط ، هذا بالإضافة إلى السواحل والخلجان والجروف البحرية فـى المـنطقة المجـاورة ، وكذلـك عوامـل الجذب التاريخية المتمثلة فى المواقع الاثرية الاغريقـية والرومانـية فـى كل من سوسة وشحات. هذا بالإضافة إلى المراكز الحضرية المتمـثلة فى مدن درنه ، شحات والبيضاء ، وترتبط هذا المكان ببقية المدن الليبية بواسطة شبكة جيدة من الطرق البحرية ، أما جنوباً فأقرب المطارات ، مطار الابرق الذى يبعد حوالى 30 كم .

ويمـثل هـذا المكـان على الرغم من تواضعه أهم مرافق الإيواء فى منطقة الجبل الأخضـر ففى منطقة البيضاء هناك فندقان صغيران وكذلك هناك بيت شباب بمدينة شحات ومخيم قديم فى قرية رأس الهلال .

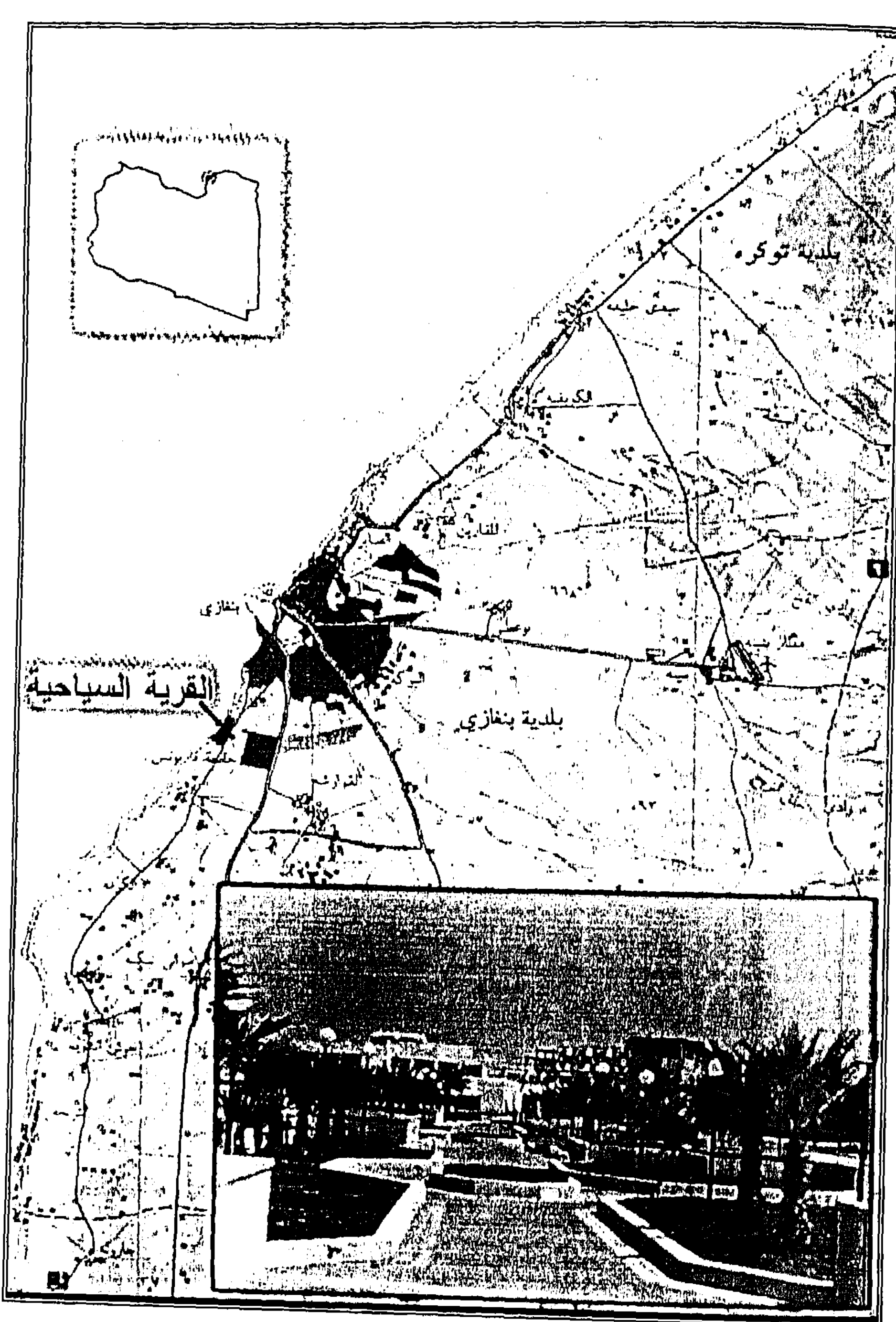
وقـد تم إنشاء هذا المصيف عام 1988 م على مساحة هكتارين ، ويتكون من 68 غـرفة ، منها 23 غرفة غير صالحه للاستخدام منذ عام 1994 م ، أما بقية الغرف والبالغ عددها 45 فإنها مشغولها بنسبة حوالى 95 % فى الصيف و 70 % فى الشتاء .

ب- القرية السياحية بقاريونس :

تقع القرية السياحية بمنطقة قاريونس الملاصقة لمدينة بنغازى من الناحية الجنوبية كما هو موضح فى شكل رقم (11.4)، وتشغل مساحة تبلغ حوالى 22 هكتار ، بشاطئ رملى يـبلغ طوله حوالى 2 كم ، وتعتبر هذه القرية السياحية من أهم و أكبر القرى السياحية على طول سواحل المنطقة الشرقية بأكملها ، من حيث المساحة والخدمات .



شكل (10.4) موقع مصيف سوسة



مصدر الخريطة من الاطلس الوطني 1978
شكل (11.4) موقع القرية السياحية

تتكون تسهيلات الإيواء فيها من فندق به 185 غرفة و 120 دارة بحرية ، هذا بالإضافة إلى 124 قمرة بحرية مشغولة طول السنة من قبل موظفي بعض الشركات ، كما تتوفر بها بعض التسهيلات التجارية والصحية ، بالإضافة إلى بعض المرافق السياحية الأخرى مثل حمامات السباحة وملاعب للأطفال وملاعب للتنس وبعض المطاعم والمقاهي .
وتستمد هذه القرية وأهميتها كمقصد سياحي من عاملين هما : موقعها البحرى واتساع شواطئها، وقربها من مدينة بنغازى ، فعامل القرب يجعلها فى متناول أغلب سكان المدينة وخاصة أولئك الذين لا يملكون وسائل مواصلات أو الذين لا يميلون إلى السفر لمسافات أبعد.

أما بالنسبة للقادمين إليها من مناطق أخرى خارج مدينة بنغازى فإن جاذبيتها تكمن فى موقعها البحرى وتسهيلات الاقامة والخدمات السياحية ، بالإضافة إلى أن قربها من بنغازى يعطيها مزايا أخرى لما تقدمه هذه المدينة من خدمات مختلفة يجدها البعض ذات جاذبية سياحية .

2.4.4 مصدر الطلب السياحي على مصيف سوسة والقرية السياحية بقاريونس :

يظهر لنا الجدول رقم (18.4) مدى التباين فى نسب ومصادر الطلب السياحي على هذين المركزين السياحيين ، ويرجع هذا التباين لعدة أسباب منها ؛ عوامل الجذب الطبيعية والبشرية ، وعامل المسافة ، وحجم السكان ونسبة التحضر فى المراكز الحضرية القريبة منها ، هذا بجانب العوامل الخاص بالسائحين ، كالدخل ونسبة التعليم والنشاط الاقتصادى إلى غير ذلك ويشير الجدول إلى ما يلي :

فيما يخص مصيف سوسة يتضح بأن مدينة بنغازى تمثل أهم مصادر الطلب السياحي حيث بلغت نسبة القادمين منها حوالى 53.6 % من إجمالي المقيمين بالمصيف ، ويبدو ذلك طبيعيا نتيجة لكبر مدينة بنغازى ولارتفاع نسبة التحضر فيها وكذلك ما أشارت إليه نتائج الاستبيان المنزلي لمدينة بنغازى من أن هذه المنطقة (الجبل الأخضر) تمثل أكبر الوجهات السياحية لسكانها . تأتي مدينة البيضاء فى المرتبة الثانية حيث بلغت نسبة القادمين منها حوالى 15.9 % ، ويرجع ارتفاع هذه النسبه إلى قرب المسافة والتى تبلغ حوالى 30 كم ، هذا بالإضافة إلى ارتفاع كثافتها السكانية .

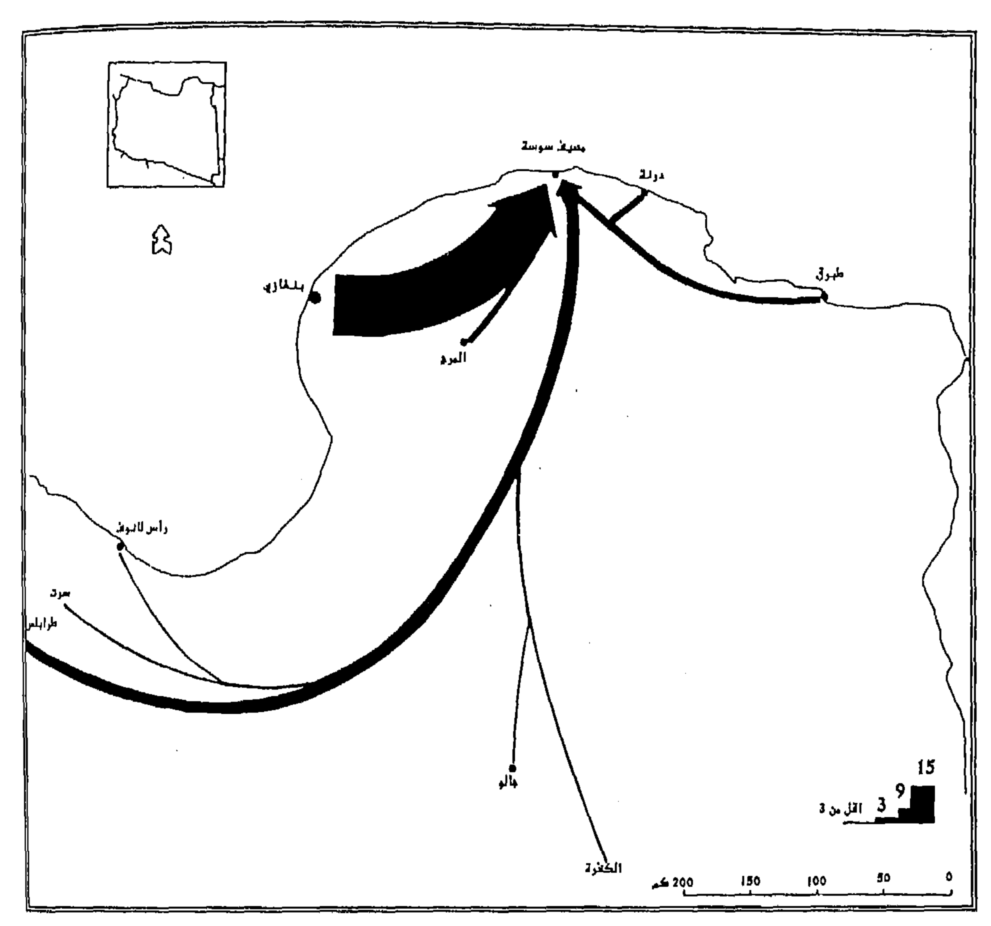
تأتي مدينة طرابلس فى المرتبة الثالثة بنسبة بلغت حوالى 10.1 % وذلك على الرغم من بعد المسافة والتى تبلغ حوالى (1262 كم) ، وهذا مؤشر على ارتفاع الحس السياحي بها وكذلك إلى ارتفاع مستوى المعيشة ونسبة التحضر ، هذا بجانب ارتفاع جاذبية هذه المنطقة . فيما عدا ذلك تقل نسبة القادمين كلما ابتعدنا عن هذا المصيف شرقا أو غربا أو جنوبا . فقد بلغت نسبة القادمين من درنه التى تبعد عنها 80 كم حوالى 5.8 % ثم تنخفض هذه النسبة لتصل إلى 4.3 % لكل من المرج وطبرق حيث تبعد الأولى حوالى 121 كم والثانية حوالى 230 كم ، أما النسبة الباقية والتى تبلغ حوالى 5.7 % فإنها تأتي من ميناء رأس لانوف النفطي ومدينه سرت وواحة جالو والكفره ، أنظر شكل رقم(12.4).

جدول رقم (18.4)

مصادر الطلب السياحي على مصيف سوسة والقرية السياحية بنغازى

الوجهة	المصادر	طبرق	درنه	شحات	البيضاء	المرج	بنغازى	اجدابيا	رأس لانوف	سرت	تاورغا	مصراته	زليتن	طرابلس	جالو	الكفرة	ودان	أوبارى	سبها	عرب	المجموع
مصيف سوسة	العدد	3	4	-	11	3	37	-	1	1	-	-	-	7	1	1	-	-	-	-	69
	النسبة	4.3	4.8	-	15.9	4.3	53.6	-	1.4	1.4	-	-	-	10.1	1.4	1.4	-	-	-	-	100
القرية السياحية	العدد	2	5	4	2	-	38	2	1	5	1	5	2	12	2	7	1	2	2	1	94
	النسبة	2.1	5.3	4.2	2.1	-	40.4	2.1	1.1	5.3	2.1	5.3	2.1	12.8	2.1	7.4	1.1	2.1	2.1	1.1	100

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 م .



شكل (12.4) الطلب السياحي على مصيف سوسة

أما إذا نظرنا إلى الطلب السياحي على القرية السياحية بقاريونس فإننا نرى أن أكبر نسبة طلب سياحي تأتي من مدينة بنغازى نفسها والتى بلغت حوالى 40.4 % وذلك راجع لقرب هذا المركز السياحي مع كافة أحياء مدينة بنغازى هذا بالإضافة إلى ارتفاع الطلب السياحي بهذه المدينة .

تأتي مدينة طرابلس فى المرتبة الثانية فى مجتمع الدراسة حيث بلغت نسبة القادمين منها حوالى 12.8 % مما يشير إلى قوة التجاذب بين هاتين المدينتين ، وكما رأينا سابقا أن منطقة طرابلس تجذب حوالى 25.9 % من الطلب السياحي بمدينة بنغازى ، تأتي منطقة الكفرة الصحراوية فى المرتبة الثالثة حيث بلغت نسبتها حوالى 7.4 % من مجتمع الدراسة وهذه نتيجة طبيعية لتأثير جذب الشواطئ البحرية والمناخ المعتدل صيفا لسكان المناطق الداخلية .

تميل بعد ذلك نسبة المشاركة إلى الانخفاض بسبب تأثير عامل المسافة حيث تصل مشاركة كل من درنه وشحات وسرت ومصراته إلى حوالى 5.3 % ، وتنخفض هذه النسبة مرة أخرى لتصل إلى حوالى 2.1 % فى كل من طبرق والبيضاء وإجدابيا وزليتن وجالو وودان وأوبارى وسبها ، انظر شكل رقم (13.4) .

ويلاحظ من الإحصائيات السابقة إلى أن القرية السياحية بقاريونس قد قصدها أفراد من حوالى 18 مدينة ليبية خلال فترة الدراسة ، ويدل ذلك على أهمية مدينة بنغازى الوظيفية بالدرجة الأولى بجانب جذب القرية السياحية .

أما مصيف سوسة السياحي فقد قصده مصطافون من عشر مدن ليبية فقط ، أتى أغلبهم من مدن المنطقة الشرقية ، وتتحكم فى حجم هذا الاستقطاب صغر مساحة المصيف وقلة عدد غرف الإيواء به ، بالإضافة إلى عدم وجود سياسة إعلاميه للتعريف بهذه المرافق.

3.4.4الخصائص العامة للطلب السياحي :

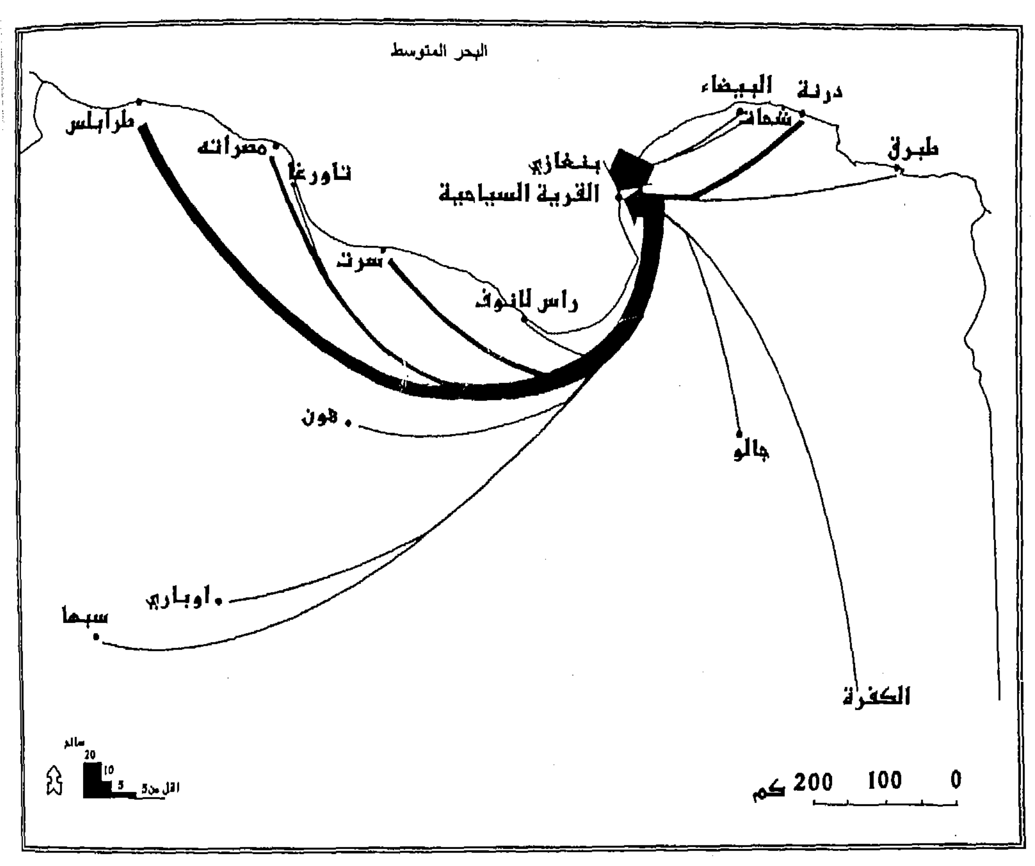
يهتم هذا الجزء بدراسة وتحليل التركيب العمري والحالة الاجتماعية والحالة العملية للسائحين.

1.3.4.4 التركيب العمرى : يبدو واضحا من جدول رقم (19.4) أن هذه العينة (المصطافين) شملت فئات عمرية لم تدرج فى العينة المنزلية لأرباب البيوت بمدينة بنغازى ، حيث تبدأ الفئات العمرية هنا من سن 15 سنة ، وذلك لغرض إيضاح نسبة مشاركة الشباب فى حركة الخروج لهذين المصيفين .

ويتضح من الجدول السابق الخصائص الرئيسية التالية :

1- مصيف سوسة السياحي : يتضح انخفاض مشاركة الفئات العمرية الصغيرة حيث تتراوح ما بين 4.3 % للفئة العمرية 15-19 سنة و 5.8 % للفئة العمرية 20-24 سنة ولكنها ترتفع بوضوح لتصل إلى حوالى 24.6 % للفئة العمرية 25-29 سنة

، ثــم تنخفض النسبة مرة أخرى تصل إلى 21.7 % للفئة العمرية 30-39 سنة ، ولكنها ترتفع مرة أخرى لتصل إلى 29.0 % للفئة العمرية 40-49 ، تنخفض نسبة المشاركة مرة أخرى إلى 13.0 % للفئة العمرية 50-59 أما الأعمار التى لا تتعدى 60 عاما فإن نسبة مشاركتها منخفضة جداً ولا تتعدى 1.4 % .



شكل (13.4) الطلب السياحي على القرية السياحية بقار يونس

إجمـــالاً يمكـــن القـــول بـــأن الإحصائيات السابقة تشير إلى تذبذب واضح فى نسب المشاركة بين الفئات العمرية المختلفة كان أقلها مشاركة فئة الشباب التى تقع تحت سن 24 ســـنة وكذلك فئة المسنين التى تتجاوز 60 سنة ، بينما ترتفع بصفة عامة المشاركة للفئات الواقعـــة بيـــن 25 إلى 59 سنة ، أما أكثر الفئات مشاركة فكانت تلك الواقعة بين 40-49 ســـنة. يـــرجع هـــذا النمط إلى الطابع العائلى الذى يسود فى هذا المصيف من ناحية وبعده نسبياً بالنسبة للمسنين والشباب بالإضافة إلى ارتفاع أسعار الاقامة به .

2- القـــرية الســـياحية بقـــاريونس : تتباين نسب مشاركة الفئات العمرية المختلفة فى هذا المصـــيف أيضـــا ولكـــن نمط المشاركة يختلف أيضا عن نمط المشاركة فى مصيف سوسة حيث ترتفع نسبة مشاركة الفئتين العمريتين 20-24 و 25-29 سنة بشكل واضح فقد بلغت نسبتها على التوالى 22.3 % و 30.9 % . أما الفئات الثلاث الواقعة فيما بيت 30 إلى 59 ســـنة فإن نسب مشاركتها تتراوح ما بين 13.6 % و 14.9 % ، بينما كانت نسبة مساهمة الفئات التى تقل عن 19 سنة والتى تتعدى 60 سنة قليلة جداً ولم تتعدى 2.1 % .

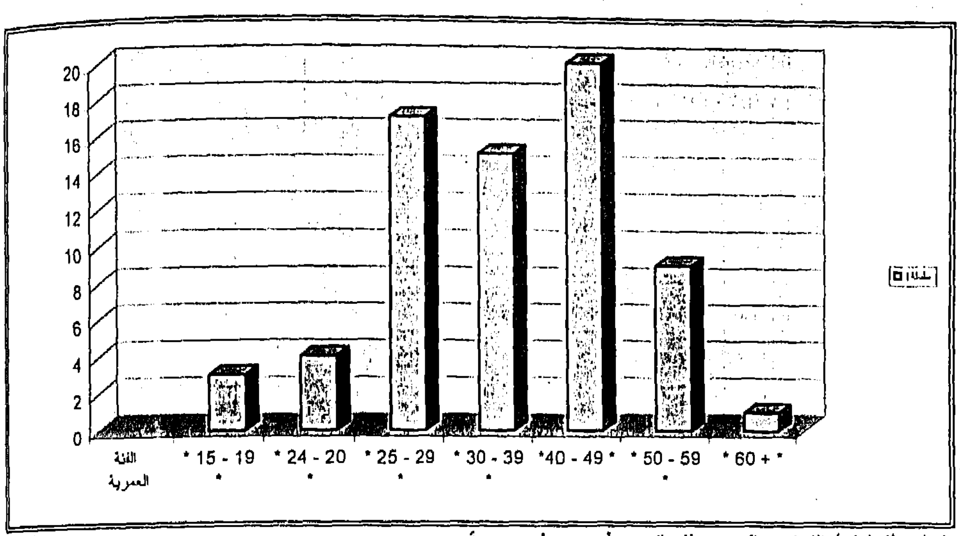
ويـــرجع ارتفاع معدل مشاركة الفئات الشبابية إلى قرب القرية السياحية من مدينة بـــنغازى ذات الـــثقل الســـكانى الكبـــير مـــن جهـــة ولكونها مقصداً للتجار ورجال الأعمال والموظفين والطلبة من جهة أخرى ، أما الفئات الأكبر سناً نسبياً فإنها تميل إلى الابتعاد عن المديـــنة ربمـــا لرغبتها فى الهـــدوء ومقـــدرتها المـــادية علـــى تحمل أعباء السفر ، أنظر شكلي رقم (14.4، 15.4).

جدول رقم (19.4) التركيب العمرى للسائحين

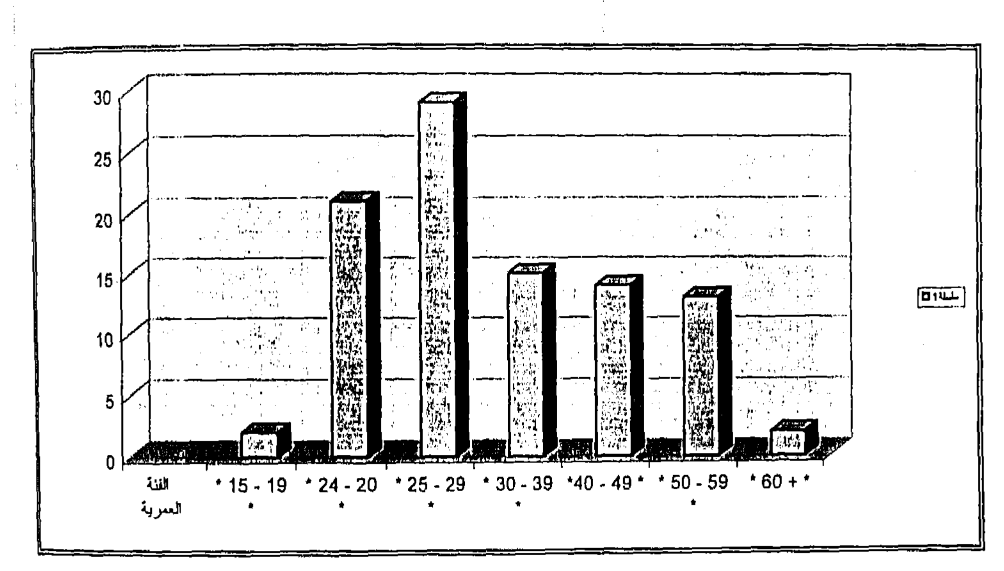
الفئة العمرية	مصيف سوسة			القرية السياحية بقاريونس			المجموع	
	العدد	النسبة العمودية	النسبة الافقية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الافقية	العدد	النسبة
19-15	3	4.3	60	2	2.1	40	5	100
24-20	4	5.8	16	21	22.3	84	25	100
29-25	17	24.6	37	29	30.9	63	46	100
39-30	15	21.7	53.6	15	13.6	46.4	28	100
49-40	20	29	58.8	14	14.9	41.2	34	100
59-50	9	13	40.9	13	13.8	59.1	22	100
+60	1	1.4	13.3	2	2.1	66.7	3	100
المجموع	69	100		94	100		165	

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 م .





شكل (14.4) التركيب العمري للسائحين في مصيف سوسة



شكل (15.4) التركيب العمري للسائحين في القرية السياحية بقار يونس

2.3.4.4 الحالة الاجتماعية : إذا تفحصنا الجدول رقم (20.4) فإنه يتضح لنا ارتفاع نسبة المتزوجين في مصيف سوسة والتى بلغت حوالى 87.0 % بينما لم تتعدى نسبة العزاب إلى حوالى 41.5 % ، ويمكن القول هنا بأن ارتفاع نسبة مشاركة العزاب فى القرية السياحية هى التى ساهمت فى ارتفاع نسبة مشاركة الفئات العمرية الشبابية كما رأينا سابقا . وبصفة خاصة تلك الفئة الواقعة فيما بين 25-29 سنة ، وجدير بالذكر هنا إلى أن مشاركة هذه الفئة العمرية (أقل من 30 سنة) فى العينة المنزلية لأرباب البيوت كانت قليلة ، هذا راجع إلى استثناء شريحة العزاب والتى تمثل عدد لا يستهان به فى هذا السن .
لذلك يمكن الاستنتاج بأن الفئة العمرية الواقعة فيما بين 25-29 سنة هى من أنشط الشرائح العمرية سياحياً إذا ما حسبنا معا المتزوجين وغير المتزوجين .

جدول رقم (20.4) الحالة الاجتماعية للسائحين

الحالة	مصيف سوسة			القرية السياحية بقاريونس			المجموع	
الاجتماعية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	العدد	النسبة
أعزب	9	18.8	13	39	41.5	81.3	48	100
متزوج	60	52.6	87	54	57.4	47.4	114	100
ارمل	-	-		1	1.1	100	1	100
المجموع	69		100	94	100		163	

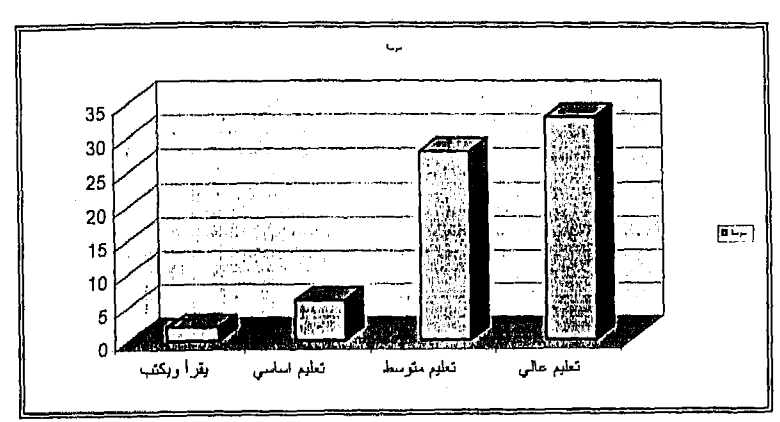
المصدر : الدراسة الميدانية 1999 م .

3.3.4.4 الحالة التعليمية : يتضح من الجدول رقم (21.4) والشكلين(16.4,17.4) إلى عدم تمثيل شريحة الأميين فى هذه العينة فى كلا المركزين ، كما يتضح كذلك انخفاض نسبة الأفراد الذين يقرأون ويكتبون حيث بلغت فى مصيف سوسة حوالى 2.9 % أما فى القرية السياحية فقد بلغت حوالى 6.4% ، أما أكثر الفئات التعليمية مشاركة فى المركزين فكانت من ذوى التعليم العالى حيث بلغت فى سوسة حوالى 47.8 % وفى القرية السياحية حوالى 42.6 % ، تليها فئة التعليم المتوسط التى بلغت 40.6 % فى مصيف سوسة و 39.4 % فى القرية السياحية ، وهكذا تشير احصائيات الحالة التعليمية لمجتمع الدراسة إلى أن الفئات الاجتماعية الاكثر تعليما تميل إلى استخدام هذا النمط من المرافق السياحية ، كما تشير كذلك إلى أن الفئات الاجتماعية الاقل تعليما تميلن إلى الابتعاد عن هذه المرافق السياحية ، وتقصدن الشواطئ المفتوحة أو الخلاء أو تقضين إجازاتهم عند الأهل والأصدقاء.

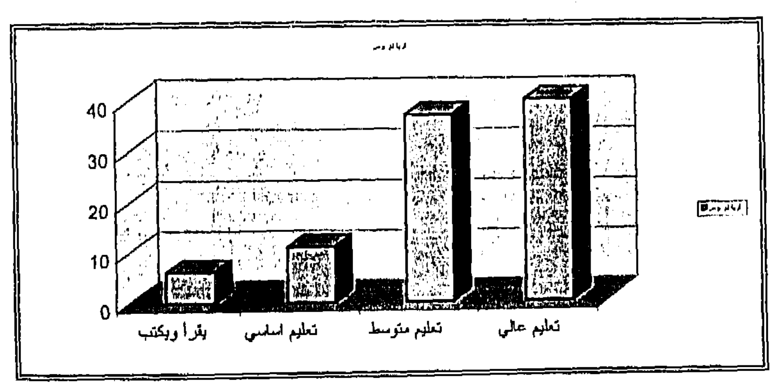
جدول رقم (21.4)الحالة التعليمية للسائحين

الحالة التعليمية	مصيف سوسة			القرية السياحية بقاريونس			المجموع	
	العدد	النسبة العمودية	النسبة الافقية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الافقية	العدد	النسبة
يقرأ ويكتب	2	2.9	25	6	6.4	75	8	100
تعليم أساسي	6	8.7	35.3	11	11.7	64.7	17	100
تعليم متوسط	28	40.6	43.1	37	39.4	56.9	65	100
تعليم عالي	33	47.8	45.2	40	42.6	54.8	73	
المجموع	69	100		94	100		163	

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 م .



شكل (16.4) الحالة التعليمية للسائحين في مصيف سوسة



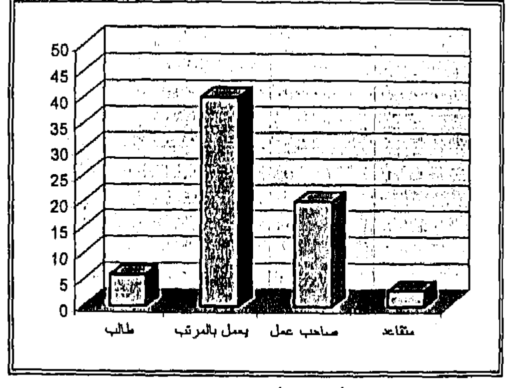
شكل (17.4) الحالة التعليمية للسائحين في القرية السياحية بقار يونس

3.3.4.4 الحالة العملية والدخل : تشير إحصائيات الحالة العملية فى كلا المركزين السياحيين إلى أن نسبة الموظفين هى أكثر الفئات مشاركة فى حركة الخروج ، ويبدو ذلك طبيعيا ، لأن أغلبية العاملين فى ليبيا يعملون فى وظائف إدارية حكومية ، وهذا ما أشرنا إليه سابقا عند تحليل العينة المنزلية ببنغازى ، كما أتضح كذلك بأن نسبة مشاركة الطلبة كانت منخفضة على الرغم من كبر حجم هذه الشريحة ، حيث بلغت هذه النسبة فى سوسة حوالى 8.7 % أما فى القرية السياحية فكانت 13.8 % ، أما نسبة المتقاعدين فكانت منخفضة حيث لم تتجاوز 4.3 % فى سوسة و 3.2 % فى القرية السياحية بقاريونس ، وانخفاض مشاركة هاتين الشريحتين قد يكون راجع للظروف المادية والصحية ، أنظر الجدول رقم (22.4) والشكلين (18.4، 19.4) .

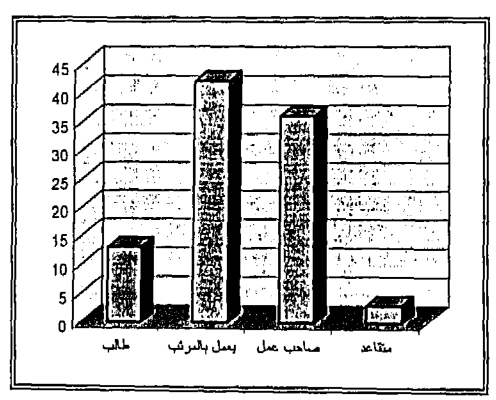
جدول رقم (22.4) الحالة العملية للسائحين

الحالة العملية	مصيف سوسة			القرية السياحية بقاريونس			المجموع	
	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الأفقية	العدد	النسبة
طالب	6	8.7	31.6	13	13.8	68.4	19	100
يعمل بمرتب	40	58	48.8	42	44.7	51.2	82	100
صاحب عمل	20	29	35.7	36	38.3	64.3	56	100
متقاعد	3	4.3	50	3	3.2	50	6	
المجموع	69	100		94	100		163	

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 م .



شكل (18.4)الحالة العملية للسائحين في مصيف سوسة



شكل (19.4) الحالة العملية للسائحين في القرية السياحية بقار يونس

أما من حيث الدخل فيشير جدول رقم (23.4) والشكلين (21.4,20.4) بوضوح إلى إرتفاع نسبة مساهمة ذوى الدخول المرتفعة فى مصيف سوسة والتى بلغت حوالى 47.8 % ، أما مساهمة ذوى الدخول المنخفضة فكانت قليلة حيث بلغت حوالى 18.8 % ، أما فيما يخص القرية السياحية فتشير الإحصائيات إلى تساوى مساهمة ذوى الدخول المنخفضة والمتوسطة حيث بلغت 31.9 %.

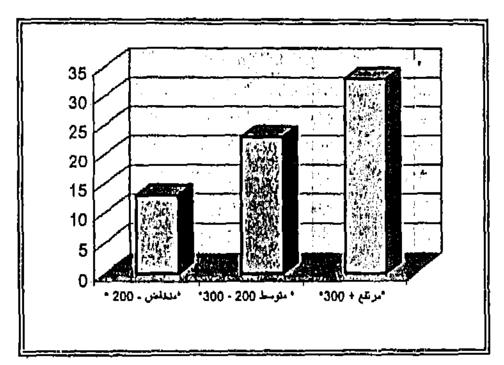
ويـدل تقـارب هذه النسب إلى تأثير عامل المسافة الذى يجعل القرية السياحية فى متناول أغلب الدخول وخاصة من مدينة بنغازى .

ويمكـن القول هنا بأن الأماكن القريبة من سوق سياحي كبير تتقارب فيها مساهمة الدخـول المخـتلفة بسبب عامل المسافة وتكاليف النقل ، بينما ترتفع مساهمة ذوى الدخول المرتفعة كلما بعدت المسافة .

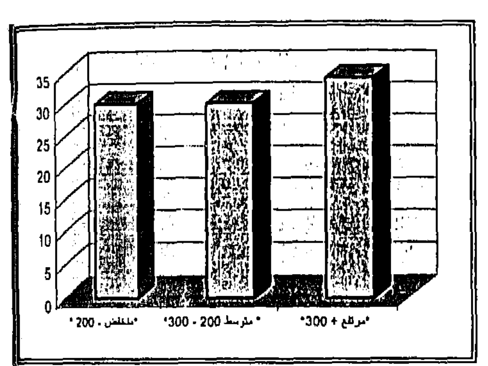
جدول رقم (23.4) الدخـــل

الدخل	مصيف سوسة			القرية السياحية بقاريونس			المجموع	
	العدد	النسبة العمودية	النسبة الافقية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الافقية	العدد	النسبة
منخفض-200	13	18.8	30.2	30	31.9	69.8	43	100
متوسط 200-300	23	33.3	43.4	30	31.9	56.6	53	100
مرتفع +300	33	47.8	49.3	34	36.2	50.7	67	100
المجموع	69	100		94	100		163	

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 م .



شكل (20.4) دخل السائحين في مصيف سوسة



شكل (21.4) دخل السائحين في القرية السياحية بقار يونس

4.4.4 الخصائص العامة للرحلات :

ويشــمل هذا الجانب دراسة وتحليل بعض الخصائص ذات العلاقة بالرحلة السياحية مثل الخروج ومرات التردد ومدة الأقامة والأنفاق السياحي .

1.4.4.4 شكل الخـروج ومـرات التردد : من خلال تفحص الجدول رقم (24.4) يتضح لنا بأن الخروج إلى مصيف سوسة يختلف عنه فى القرية السياحية ، حيث يسود فى مصــيف سوســة السياحي نمط الخروج العائلي والجماعي بنسب بلغت على التوالى حوالى 46.4 % و 43.5% ، بيــنما تــنخفض نسبة الخروج المفرد لتصل إلى 10.1 % ، ويرجع جانــب من هذا التوجه إلى طبيعة وظيفة وموقع مصيف سوسة الذى يخدم غرض الترويح فقط وبعده عن مركز سكانى هام يمكن يقدم خدمات متنوعة سياحية وغير سياحية .

جدول رقم (24.4) حجم المجموعة المسافرة

المجموعة المسافرة	مصيف سوسة			القرية السياحية بقاريونس			المجموع	
	العدد	النسبة العمودية	النسبة الافقية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الافقية	العدد	النسبة
مفرد	7	10.1	17.1	34	36.2	82.9	41	100
عائلة	32	46.4	50	32	34	50	64	100
مجموعة	30	43.5	51.7	28	29.8	48.3	58	100
المجموع	69	100		94	100		163	

المصدر: الدراسة الميدانية 1999

أما إذا نظرنا إلى شكل الخروج فى القرية السياحية بقاريونس فإننا نلاحظ بأن نسبة نمــط الخروج المفرد أعلى من نسبة النمط العائلي والجماعي ، حيث بلغت هذه النسب على التوالى 36.2 % ، 34.0 % ، 29.8 % ، وقد يرجع هذا النمط إلى وقوع القرية السياحية بمحــاذات بــنغازى ذات الوظــائف والخدمات المتعددة ، ولذلك فإنها تستقطب جميع أنواع الزيارات سواءً لفرص السياحة أو العمل أو الأثنين معاً.

أمــا مــرات التردد السياحي على هذه المرافق والتى تعكس مدى تفضيلها من قبل روادها فإن جدول رقم (25.4) يشير إلى ان أعلى نسبة تردد فى المركزين السياحيين قد تراوحــت ما بين 1-3 مرات ، حيث بلغت نسبتها فى مصيف سوسة حوالى 56.5 % وفى القرية السياحية حوالى 57.4 %.

جدول رقم (25.4)مرات التردد

مرات التردد	مصيف سوسة			القرية السياحية بقاريونس			المجموع	
	العدد	النسبة العمودية	النسبة الافقية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الافقية	العدد	النسبة
3-1	39	56.5	41.9	54	57.4	58.1	93	100
6-4	11	15.9	33.3	22	23.4	66.7	33	100
6+	19	27.5	31.3	18	19.1	48.7	37	100
المجموع	69	100		94	100		163	

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 م .

تــنخفض بعد ذلك مرات التردد فيما بين 4-6 مرات ، فى سوسة إلى حوالى 15.9 % والقرية السياحية إلى حوالى 23.4 % . لكن نسبة مرات التردد أكثر من 6 مرات ترتفع فى سوسة إلى 27.5 % أما فى القرية السياحية فإنها تنخفض مرة أخرى لتصل إلى 19.1 % . فعلى الرغم من التباين فى عدد مرات التردد السياحي على كلا المرفقين إلا أن التوجه العام لمرات التردد تتراوح ما بين 1-3 مرات ، وهذا التوجه قد يكون مؤشراً على انخفاض القــدرة الاســتيعابية للمركزين وارتفاع الاسعار أو القصور الذى يشوب الخدمات السياحية والإدارية.

2.4.4.4 مدة الإقامة : تــتأثر مــدة الإقامة السياحية بعدة عوامل ، كأوقات الفراغ ، والســن والدخــل ، والتعليم والوظيفة بالإضافة إلى عامل المسافة ومستوى الخدمات التى تقدم للسائحين فى المرافق المختلفة . ويلاحظ مدى تأثير هذه العوامل على تباين مدة اقامة الســائحين فــى المركزيــن الســياحيين كما هو موضح فى جدول رقم (26.4)والشكلين (22.4,23.4)، حيث تشير الإحصائيات إلى أن أعلى مدة اقامة فى مصيف سوسة تتراوح ما بيــن 4 - 7 أيام حيث بلغت نسبتها حوالى 43.5 % . تأخذ بعد ذلك نسبة مدد الاقامة فى التناقص إلى أن تصل إلى حوالى 2.9 % للذين أقاموا من 15-30 يوما ، ثم تنعدم بعد ذلك مــدة الاقامة للفئة التى تتجاوز 30 يوماً ، أما فترات الإقامة فى القرية السياحية فهى أكثر مــن مصــيف سوســة تتراوح ما بين يوم إلى أكثر من 30 يوما ، ويلاحظ أن أعلى نسبة الإقامة كانت للمدة الواقعة فيما بين 8-14 يوما ، حيث بلغت نسبتها حوالى 27.7 % تليها مــدة الإقامة الواقعة فيما بين 1-3 أيام بنسبة بلغت 21.3 % أما نسبة الذين أقاموا لفترة تــزيد عن 30 يوما فقد بلغت حوالى 18.1 % ويرجع سبب ارتفاع مدة الاقامة فى القرية الســياحية بقــاريونس لارتفاع الطلب السياحي بمدينة بنغازى ، وجاذبية الخدمات بالمنطقة بالإضافة إلى سهولة الوصول إليها بشتى وسائل النقل ، هذا بجانب عامل القرب من بنغازى الــذى مكــن كثــيراً من الأسر من الاقامة فى القرية السياحية حتى أثناء عودة رب الاسرة للعمل.

3.4.4.4 الإنفاق السياحي : يعتبر الإنفاق السياحي من أهم مظاهر الحركة السياحية بصفة عامة لما تحدثه من آثار اقتصادية مباشرة وغير مباشرة فى المنطقة السياحية ، حيث تتمثل الآثار المباشرة فى " حجم الإنفاق للزوار ، الذى يبقى فى المنطقة ويمثل مصدر دخل بالنســبة للســكان الدائميــن " [1]. أما الآثار غير المباشرة فتحدث عن طريق تغلغل الإنفاق الســياحي فــى الاقتصــاد المحلى عن طريق ما يعرف " بمعامل المضاعف " إلى القطاعات الاقتصــادية الأخــرى الــتى تمد قطاع السياحة بالسلع والخدمات اللازمة ، ويتباين الانفاق الســياحي ، كما هو موضح فى الجدول رقم (27.4) وذلك نظراً لتباين الدخل ومدة الإقامة ونوع الخدمات المتوفرة بجانب مرات التردد وشكل الخروج ، ويشير الجدول السابق إلى أن قــيمة الانفــاق فى مصيف سوسة تقل كلما انخفضت معدلات الانفاق على الرغم من ارتفاع نســبة الســائحين ، ولكــنها ترتفع بارتفاع معدلات الانفاق على الرغم من انخفاض نسبة الســائحين ، فقد بلغت قيمة الانفاق حوالى 3910 دينار بنسبة مقدارها 10.6% من إجمالي

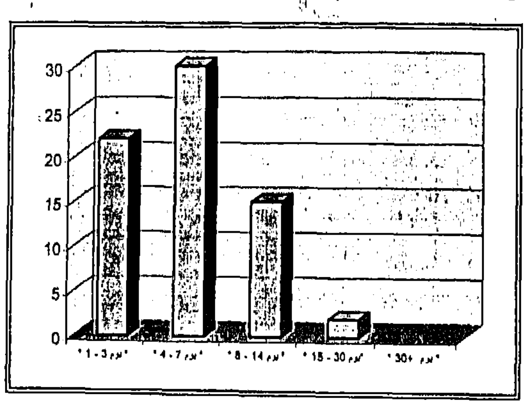
(1) محمد صبحي عبد الحكيم و حمدى أحمد الديب ، المرجع السابق ص 137.

الانفــاق للزوار الذين تتراوح معدلات انفاقهم ما بين 40-300 دينار وذلك على الرغم من ارتفاع عدد هذه الفئة.

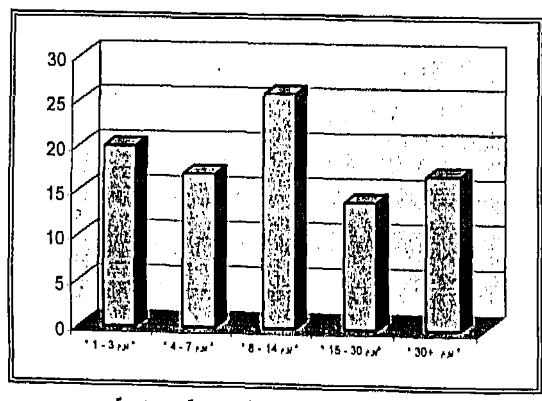
جدول رقم (26.4) مدة الإقامـــة

مدة الاقامة	مصيف سوسة			القرية السياحية بقاريونس			المجموع	
(يوم)	العدد	النسبة العمودية	النسبة الافقية	العدد	النسبة العمودية	النسبة الافقية	العدد	النسبة
3-1	22	31.9	52.4	20	21.3	47.6	42	100
7-4	30	43.5	65.8	17	18.1	36.2	47	100
14-8	15	21.7	36.6	26	27.7	63.4	41	100
30-15	2	2.9	12.5	14	14.9	87.5	41	100
30+	0	0	0	17	18.1	100	17	100
المجموع	69	100		94	100		163	

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 م .



شكل (22.4) مدة الاقامة بمصيف سوسة



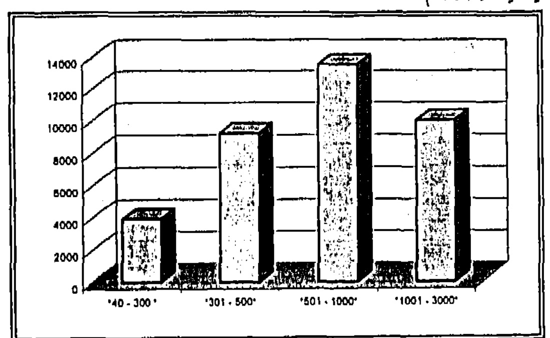
شكل (23.4) مدة الاقامة بالقرية السياحية

وعلـــى العكــس مـــن ذلـــك فقـــد ارتفعت قيمة الإنفاق السياحي لتصل إلى حوالى 10,002.5 دينار لأولئك الذين يتراوح معدل إنفاقهم ما بين 1001-3000 دينار وذلك على الـــرغم مـــن أن نسبتهم لا تتجاوز 7.2 % . وقد يرجع إنخفاض إجمالى الانفاق فى مصيف سوســـة والذى بلغ حوالى 36,633 دينار خلال فترة الدراسة ، إلى انخفاض مدة الاقامة فى المصيف والتى تتراوح أغلبها ما بين 1-3 أيـــــام ، هذا ولم تتجاوز أطول فترة 14 يوما فيما عدا حالتين.

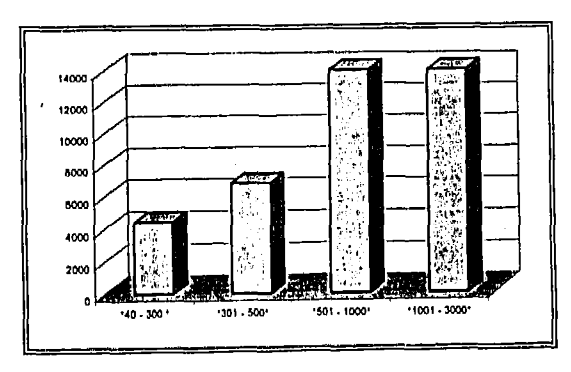
جدول رقم (27.4) معدل الإنفاق السياحي على الرحلة أثناء فترة الدراسة

معدلات الإنفاق	مصيف سوسة				القرية السياحية بقاريونس				المجموع المركزين	
(دينار)	عدد السائحين	%	الإنفاق	%	عدد السائحين	%	الإنفاق	%	سائحين	الإنفاق
300-40	23	33.3	3910	10.6	26	27.7	4420	5.5	49	8330
500-301	23	33.3	9211.5	25.1	17	18	6808.5	8.4	40	16020
1000-501	18	26.1	13509	36.9	26	27.7	19513	24.2	44	33022
3000-1001	5	7.2	10002.5	27.3	25	26.6	50012.5	61.9	30	60015
المجموع	69	100	36633	100	94	100	80754	100	163	117387

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 م .



شكل (24.4) معدل الانفاق في مصيف سوسة



شكل (25.4) معدل الانفاق السياحي في القرية السياحية بقار يونس

هذا الوضع ينطبق على القرية السياحية بقاريونس مع بعض الاختلافات ، حيث يلاحظ هنا ارتفاع نسبة السائحين الذين تزيد معدلات إنفاقهم 501 دينار والذين تبلغ نسبتهم حوالى 54.3 % من الإجمالي ، كما يتصف هذا المركز ايضا بارتفاع مدة الإقامة به للفترات التى تتجاوز 14 يوما ، هاتان الخاصيتان يؤديان إلى ارتفاع قيمة الإنفاق العام فى القرية بمعدل يتجاوز ضعفى الإنفاق فى مصيف سوسة.

ونظرا لأهمية متغير الانفاق السياحي فى تقييم نتائج الحركة السياحية اقتصاديا فى منطقة المقصد ومعرفة وضعها الراهن وإمكانية تطويرها مستقبلا ، لذلك رأى الباحث التوسع فى تحليل المتغير باستخدام نموذج الانحدار الخطى المركب Multiple Regression عن طريق إدخال 13 متغيرا مستقلا هى : والوجهة السياحية ، المصدر ، الدخل ، التعليم ، الحالة الوظيفية ، وقت الفراغ ، شكل الخروج ، وسيلة السفر ومدة الاقامة.

وذلك لمعرفة مدى مساهمة هذه المتغيرات فى تفسير المتغير التابع والتوقيع له ، كما أستخدمت طريقة الانحدار المتدرج Step-wise لتلافى الازدواج الخطى بين المتغيرات المستقله وأختيار أكثر المتغيرات تفسيرا للمتغير التابع.

ويظهر شكل معادلة الانحدار الخطى المركب كالتالي : [1]

$$Y = a + (B_1 X_1) + (B_2 X_2)$$

حيث تمثل (Y) الانفاق السياحي (المتغير التابع) فى منطقة المقصد السياحي .

وتمثل (a) المعامل الثابت Constant، وهو الجزء الذى يقطعه معامل الانحدار من المحور الرأسى.

بينما تمثل كل من B_1 , B_2 معاملات الانحدار Regression Coefficient وهى كمية ميل المستقيم على المحور الأفقى ، وقد استخدم البرنامج الاحصائي SPSS فى تحليل البيانات ، وأتضح من نتائج تحليل البيانات بأن المتغيرات التفسيرية الهامة تمثلت فى متغيرى مدة الإقامة X_{13} ، والدخل X_8 وباستخدام النتائج الموضحة فى جدول رقم (28.4) يمكننا بناء نموذج الانحدار الذى توضحه المعادلة التالية :

Y (الإنفاق) = .637 + .503X_{13} (مدة الاقامة) +.206.X_8 (الدخل)

ويمكن قبول النموذج بصفة عامة حيث بلغت F المحسوبة 46.184 وهى أكبر من F الجدولية عند مستوى معنويه 01. ، كما يمكن الاعتماد على المتغيرين المستقلين الدخل ومدة الإقامة X_8 , X_{13} فى تفسير الإنفاق السياحي حيث بلغت R^2 366. ومعامل الارتباط 61. وهذا يعنى إنه يمكن تفسير الإنفاق السياحي بمستوى 366. بالاعتماد على هذين المتغيرين.

(1) Nachmias . D . . and Nachmias , C . . (1987) ' Research Methods in the Social Sciences New York : St . Martin s Press . p . 444 .

جدول رقم (28.4) نتائج نموذج الانحدار الإنفاق السياحي

ملخص النموذج

R	R^2	الخطأ المعياري	Durbin Watson
.605	.366	.877	1.600

أنوفا ANOVA

النموذج	مجموع التربيع	درجة الحرية	متوسط التربيع	F	المعنوية
الانحدار	71.167	2	35.83	46.184	0.000
البواقي	123.275	160	0.770		
المجموع	194.442	162			

المعاملات

النموذج	B	الخطأ المعيارى	بيتا Beta	t	المعنوية
الثابت a	0.637	0.235		2.714	0.007
متغير الاقامة X_{13}	0.503	0.055	0.580	9.209	0.000
متغير الدخل X_8	0.206	0.085	0.152	2.419	0.017

كمـــا بلغـــت t المحسوبة لمتغير مدة الإقامة 9.209 وهى أكبر من t الجدولية عند مســـتوى معـــنوية 01. كمـــا بلغـــت t المحســـوبة لمتغير الدخل 2.419 وهى أكبر من t الجدولـــية عـــند مســـتوى معـــنوية 05.، ويبدو واضحا بأن علاقة المتغيرين مدة الإقامة ، والدخـــل بالمتغير التابع الإنفاق السياحي علاقة طردية، وهذه نتيجة منطقية إذ إنه كلما زاد الدخل وزادت مدة الإقامة كلما ارتفع الانفاق السياحي.

إن المؤشـــرات الاحصائية السابقة تطرح بعض التساؤلات على كيفية تشجيع حركة الســـياحة وإطالـــة مـــدة الإقامة وزيادة مرات التردد على المرافق السياحية ، بين الشرائح الاجتماعـــية المخـــتلفة ، مع المحافظة على نوع من العدالة الاجتماعية ، من أجل الحصول علـــى أكـــبر قـــدر من الفوائد الاقتصادية والاجتماعية ، هذا بجانب المحافظة على الموارد البيئـــية والثقافـــية الهامة ، وهذه الموضوعات تتطلب برنامجا تنمويا قويا فى غاية الدقة والشفافية يرمى إلى تنمية وتطوير صناعة السياحة ضمن خطة التنمية الشاملة ويتيح فرص الاستفادة من المقومات المتاحة قدر المستطاع والمحافظة عليها للأجيال القادمة .

5.4.4تقييم الخدمات السياحية :

يتضح من خلال المشاهدة والملاحظة بأن مستوى الخدمات العامه فى القرية السياحية بقار يونس أفضل بكثير من نظريتها فى مصيف سوسة السياحي ، سواء كان ذلك فـــى التسهيلات الإيوائية أو التسهيلات التجارية أو التسهيلات الطارئية والملحقات السياحية الأخـــرى مـــثل ملاعب الأطفال وحمامات السباحة والمطاعم إلى غير ذلك ، وإذا نظرنا إلى تقييم رواد المركزين فإنا نجدها تعزز هذه المشاهدات ، كما هو مبين فى الجـــدول رقـــم (29.4) والذى يشير إلى ما يلي :

1- صـــنفت كـــل الخدمـــات السياحية فى مصيف سوسة بأنها منخفضة فيما عدا الخدمات الأمنية التى كان تصنيفها مرتفعا بلغ حوالى 55.1 % ، كذلك مياه الشرب التى كان تقييمها متوسطا بنسبة بلغت حوالى 53.6 % .

2- أمـــا تقييم مستوى الخدمات فى القرية السياحية فقد تبين بأنها أفضل نسبيا من نظيرتها فـــى مصيف سوسة ، على الرغم من أنها تراوحت ما بين المتوسطه والمنخفضة فيما عدا خدمات الأمن التى أتت فى المرتبة المرتفعة بنسبة بلغت حوالى 64.9 % ، وتشمل الخدمات الـــتى صنفت فى المرتبة المتوسطة ، مياه الشرب بنسبة 57.4 % و دورات المياه بنسبة 42.6 % وملاعب الاطفال بنسبة 38.3 % ثم خدمات المطعم والمقهى بنسبة 48.9 % .

أمـــا الخدمـــات المنخفضة فقد تمثلت فى وسائل الاتصال بنسبة 47.9 % وخدمات غـــرف الإقامـــة بنسبة 40.4 % والخدمات الصحية بنسبة 44.2 % ، وتمثل هذه البيانات مؤشـــرات على تدني الخدمات السياحية فى أفضل الوجهات السياحية فى المنطقة الشرقية ، مما يؤكد بأن هذه المرافق غير مشجعة على زيادة مدة الاقامة ولا مرات التردد السياحي ، وكمـــا رأينا سلفا بأن تدني الخدمات السياحية كان من بين الأسباب الرئيسية التى تؤدى إلى إحجـــام جزء كبير من الطلب السياحي عن المشاركة فى حركة الخروج للسياحة الداخلية ، كمـــا ســـاهم هذا الوضع أيضا فى خروج عدد لا يستهان به من الطلب السياحي المحلى إلى

دول الجـــوار أو إلـــى أوروبـــا بحثا عن خدمات وأماكن أفضل لقضاء عطلاتهم ، حيث إن المشـــاركة الفعلـــية فى حركة الترويح ما هى إلا انعكاس للعرض السياحي سواء كان ذلك طبيعيا أو بشريا .

جدول رقم (29.4) مستوى الخدمات السياحية

مستوى الخدمات	مصيف سوسة				القرية السياحية قاريونس			
	مرتفع	متوسط	منخفض	المجموع	مرتفع	متوسط	منخفض	المجموع
توفير مياه الشرب	21	37	11	69	14	54	26	94
النسبة	30.4	53.6	16	100	14.9	57.4	26.6	100
وسائل الاتصال	9	26	34	69	22	27	45	94
النسبة	13	37.7	49.3	100	23.4	28.7	47.9	100
خدمات غرف الاقامة	7	26	36	69	19	37	38	94
النسبة	10.1	37.7	52.2	100	20.2	39.4	40.4	100
دورات المياه	3	30	36	69	20	40	34	94
النسبة	4.3	43.5	52.2	100	21.3	42.6	36.1	100
ملاعب الاطفال	1	23	45	69	24	36	34	94
النسبة	1.4	33.3	47.9	100	25.5	38.3	36.2	100
الخدمات الصحية	-	-	69	69	21	31	42	94
النسبة	-	-	100	100	22.3	33	44.7	100
خدمات المقاهى والمطاعم	2	33	34	69	27	46	21	94
النسبة	2.9	47.8	49.3	100	28.7	48.9	22.4	100
الخدمات الأمنية	38	17	14	69	61	27	6	94
النسبة	55.1	24.6	24.6	100	64.9	28.7	6.4	100

المصدر : الدراسة الميدانية 1999 م .

وهكـــذا يتضح لنا بأن هناك طلبا سياحيا داخليا لا يستهان به سواء كان ذلك الطلب فعلـــيا أو غير معلن إلا أن المشكلة الاساسية في الوقت الحالي تكمن في عدم وجود صناعة سياحية فعلية ومتطورة تستطيع أن تستثمر هذا الطلب وتتعرف على توجهاته ومن ثم توفر لـــه مـــا يحتاجه من خدمات مرضية تكفى شرائحه المختلفة ، لذلك فإن جزء من هذا الطلب يـــتوجه إلـــى الـــدول العربية المجاورة أو الدول الأوروبية، التى تتوفر بها خدمات سياحية متطورة، أما الجزء الآخر من الطلب السياحي فيحجم عن السفر حتى تتوفر فرص افضل.

الفصل الخامس :

رؤية مستقبلية لتنمية السياحة والتخطيط لها في ليبيا

- واقع ومستقبل السياحة في ليبيا
- إستراتيجية تنمية المقومات السياحية والتخطيط لها
- تمويل مشاريع التنمية السياحية
- إدارة الخطة السياحية

1.5 مقدمة

يـرمى هذا الفصل إلى تقييم حركة السياحة فى ليبيا ومعرفة واقع ومستقبل هـذه الحـركة ، وذلك من خلال التحليلات والنتائج التى تم التوصل إليها فى الفصول السـابقة . كمـا يهدف إلى وضع تصورات شاملة لخطة تهدف إلى تنمية هذا القطاع علـى مـراحل بشكل يتسم بالاستمرارية والتواصل . وهذه الخطة مستنبطة من واقع الإمكانـيات المتاحة وتوجهات الحركة محليا بالإضافة إلى التوجهات الدولية . كما أن هـذه الخطـة مبنية على بعض أسس التنمية المستدامة التى ترمى إلى الاستفادة من المـوارد المـتاحة للإيفـاء باحتياجات الأجيال الحاضرة ومتطلباتها، والحفاظ عليها وصيانتها لكى تستفيد منها الأجيال القادمة.

2.5 واقع ومستقبل الحركة السياحية فى ليبيا :

لقـد تبيـن من التحليلات التى وردت فى الفصول السابقة أن حركة السياحة الدولـية فى ليبيا قد عانت من عدة مشكلات داخلية وخارجية ، ساهمت فى تخلف هذا القطـاع ، مما كان له الأثر السلبى على مساهمته فى التنمية الاقتصادية والاجتماعية للمجـتمع الليبـي . وقـد تمثلت المشكلات كما رأينا فى عدة مجالات :- منها إهمال الدولـة لتنمـية وتطويـر هذا القطاع لمدة طويلة ، مما ترتب عليه انخفاض الوعى السـياحى علـى المستويين الرسمى والشعبى ؛ بسبب عدم وجود مؤسسات وكوادر بشرية ذات خبرة قادرة على تسيير وإدارة هذا القطاع وترسيخه داخل المجتمع الليبى . كمـا تمثلـت فى انخفاض مستوى الخدمات السياحية والتى تعتبر من أهم العناصر التى تعتمد عليها صناعة السياحة ، حيث إنها تلعب دوراً هاماً فى تمكين السائحين من الاسـتمتاع بـرحلاتهم ، وتطـيل مـن مـدة إقامتهم . فقد تبين من خلال الملاحظة والمشـاهدة ومـن خلال استطلاعات آراء السائحين بأن مستوى الخدمات سواء فى مـرافق الإيـواء ، أو وسـائل الاتصـال أو مياه الشرب ، والتغذية أو سائل التسلية والترفـيه أو الخدمـات الصحية قد تراوحت فى الغالب ما بين المنخفض والمتوسط . كما تبين كذلك نقص فى بعض أساسيات الحياة المدنية مثل عدم توفر صحف ومجلات يومـية تصدر باللغات الاجنبية . كذلك فقد أتضح تخلف وسائل النقل السياحية وعدم إيفائهـا بمتطلبات السائحين سواء كان ذلك من حيث الراحة ، أو الانتظام فى مواعيد محددة .

هـذا بجانـب مشـكلة الطيران المدنى الذى حرمت البلاد من استخدامه لمدة طويلـة بسبب ظروف الحصار . هذا بجانب سوء الاتصالات السلكية واللاسلكية محليا ودولـيا والـتى تقف حجر عثرة أمام أى إنجاز لشركات السياحة لتعمل بكفاءة وكذلك أمـام اتصـالات السـائحين الدولـية مـع ذويهم أو مقار أعمالهم . يضاف إلى هذه المشكلات مشكلة التعقيدات الإدارية وصعوبة الحصول على تأشيرات دخول للبلاد من ناحـية ، ومشكلات الانتظار على الحدود غير المجهزة بوسائل الراحة لفترات طويلة تجعل الرحلة غير مستحبة ومنفرة .

يضـــاف إلى ذلك الإهمال الواضح الذى يشوب المزارات السياحية والمتاحف التاريخـــية وعـــدم تجهيزها بوسائل الراحة اللازمة أو بالكتيبات والخرائط السياحية ، هذا بجانب قلة المرشدين السياحيين المتخصصين .

هـــذه العوامل مجتمعة لم تجعل من ليبيا وجهة سياحية دولية مرغوبة ، مما انعكـــس على قلة الأفواج السياحية وتذبذبها لمدة طويلة ، والتى بلغ متوسطها حوالى 58 ألــف ســائح علـــى مدى ثلاثين عاماً . وتشير الإحصائيات السياحية إلى أن هذه الأفـــواج الســـياحية فى انخفاض مستمر حيث بلغت فى عام 1998 حوالى 20 ألف ســـائح . إذا مـــا استمرت الظروف والمشكلات التى سادت خلال أعوام التسعينات من القـــرن الماضى قائمة بما فى ذلك الحظر الجوى ، فإن أعداد السائحين سوف تستمر فـــى الـــتراجع خلال الخمس عشرة عاماً الأولى من القرن الحالى ، ويتوقع أن تصل أعداد السائحين كما هو مبين فى الجدول رقم (1.5) إلى حوالى 1000 سائح فى عام 2015 م .

هـــذه الوضـــعية الســـياحية القائمـــة لا تتمشى مع توفر المقومات السياحية المخـــتلفة والهامـــة فـــى الـــبلاد ، ولا مع الاهمية الاقتصادية والاجتماعية والبيئية المتنامية لقطـــاع السياحة دولياً ، ولا مع التوجهات الأخيرة للبلاد لتطوير هذا القطاع وتنوع قاعدتها الاقتصادية وتحسين صورتها وسمعتها الدوليتين . لذلك فإن هذا الحال يتطلب رسم خطط واستراتيجيات مبنية على واقع المقومات السياحية وتؤمن تنمية هذا القطـــاع بالطـــرق السليمة والمناسبة والتى تضمن المحافظة على المقومات السياحية والحصول على أكبر قدر من الفوائد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية ، والتى تقلل من الآثار السلبية الناجمة عن التنمية السياحية.

أما فيما يخص السياحة الداخلية فقد أظهرت نتائج الاستبيانات سواء فى مدينة بنغازى أو فى المصايف السياحية ، بأن هناك ميلاً واضحاً للخروج للسياحة الداخلية . فقـــد اتضح أن نسبة الخروج للسياحة (الطلب الفعلى) بين أسر مدينة بنغازى بلغت حوالى 54 % بينما بلغت نسبة الطلب المحتمل والمؤجل حوالى 38 % ، وهذا الطلب قـــد يـــتحول إلـــى طلـــب فعلى إذا توفرت الظروف الاقتصادية أو الاجتماعية ، أو إذا تحســـنت الخدمات السياحية إلى درجة ترضى أغلب القطاعات الاجتماعية والاقتصادية والتعليمية .

وقـــد تبيـــن مـــن خلال دراسة الطلب السياحى الداخلى ومن خلال المشاهدة والملاحظـــة أيضـــاً ، إن حركة السياحة الداخلية تعانى من مشاكل مشابهة لتلك التى تعـــانى منها السياحة الدولية باستثناء بعض الخصائص التى تتسم بها حركة السياحة الداخلـــية . ومـــن بيـــن هذه المشاكل عدم وجود هيئات عامة مختصه بإدارة وتنمية وتطويـــر حركة السياحة الداخلية ، وتطوير الحس السياحى بين افراد المجتمع . كما اتضح ايضاً أن الخدمات السياحية الخاصة بالطلب السياحى الداخلى قليلة وتظهر دون المستوى المرضى فى أغلب الحالات .

هـــذا مـــع العلـــم بأن الخدمات السياحية لا تلبى رغبات الشرائح الإقتصادية المختلفة ، مما أدى إلى حرمان قطاع كبير من المجتمع والمتمثل فى فئات الشباب من المســـاهمة فـــى حـــركة السياحة الداخلية . كذلك فإن اهمال رغبات المسنين وذوى

الاحتـــياجات الخاصـــة تقلـــل أيضـــا من مساهمتهم فى هذه الحركة . أضف إلى ذلك انخفـــاض مســـاهمة المـــرأة فى حركة السياحة الداخلية بسبب قلة مشاركتها فى قوة العمل وبسبب تأثير العقلية المحافظة والسائدة فى البلاد.

بعـــض المشـــكلات الســـابقة ساهمت أيضا فى انخفاض مدة إقامة السائحين (الطلـــب الفعلى) فى مرافق الإيواء التجارية ، مما كان له الأثر السلبى على انخفاض نســـبة الانفـــاق السياحى . كما أدت تلك المشكلات أيضا إلى سفر حوالى 41.4% من أســـر بنغازى إلى الدول المجاورة والتى تتوفر بها الخدمات السياحية، مما قد يساهم فى تسرب بعض العملات الصعبة إلى الخارج.

جدول رقم (1.5) الأعداد السياحية المتوقعة حتى عام 2015

السنوات السابقة	أعداد السائحين	السنوات المتوقعة	أعداد السائحين	السنوات المتوقعة	أعداد السائحين
1992	89 ، 000	2000	20 ، 000	2008	5 ، 000
1993	63 ، 000	2001	17 ، 000	2009	4 ، 000
1994	52 ، 000	2002	14 ، 000	2010	4 ، 000
1995	56 ، 000	2003	12 ، 000	2011	3 ، 000
1996	83 ، 000	2004	10 ، 000	2012	2 ، 000
1997	24 ، 000	2005	8 ، 000	2013	2 ، 000
1998	20 ، 000	2006	7 ، 000	2014	2 ، 000
1999	24 ، 000	2007	6 ، 000	2015	1 ، 000

لقد تم بناء هذا الجدول باستخدام معادلة التغير النسبى " الوسيط الهندسى " (1)

$$\sqrt[8]{\frac{\text{تكرار آخر سنة 1999}}{\text{تكرار أول سنة 1992}}}$$

وكانت نتيجة التغير النسبى = 0.84

وقد استخدام هذا المتوسط فى التنبؤ بأعداد السائحين فى السنوات القادمة وفقا للمعادلة التالية : (2)

ص = ص × (0.84) س

حيـــث إن ص = عـــدد الســـائحين فى السنة الأخيرة من الفترة المدروسة التى تم خلالها حساب متوسط التغير النسبى .

س = عدد السنوات التى تلى آخر سنة (من 2000 إلى 2015) 15 سنة .

لكـــن مؤشـــرات الطلب السياحى الداخلى تؤكد تنامى هذا الطلب فى السنوات القادمـــة ، وتتمـــثل هذه المؤشرات فى ازدياد النمو السكانى ، وارتفاع نسبة التحضر وزيادة نسبة التعليم ودخول المرأة ميدان العمل ، وتوفر أوقات الفراغ ، وارتفاع نسبة

(1) حسن سيد محمد حسن ، ومجدى عبدالحميد السرس (1988) السياحة والتنمية السياحية فى منطقة الغردقة " دراسة جغرافية " سلسلة دراسات عن الشرق الأوسط (48) جامعة عين شمس، القاهرة
ص 66.

(2) نفس المرجع ص 84.

ملكية السيارات الخاصة والتوسع فى شق الطرق وتطوير وسائل الاتصال . حيث إنــه من المتوقع أن يصل عدد سكان المدن فى عام 2025 م إلى حوالى 20 مليون نســمة أى ما يعادل 92 % من مجموع عدد السكان . كما إنه من المتوقــع أن يصــل حجــم مدينة طرابلس فى عام 2025 م إلى أكثر من 9 ملايين نسمة ومدينة بنغازى إلى أكثر من 4 ملايين نسمة . كما يتوقع أيضا ظهور حوالى 5 مدن يتراوح عدد ســكانها مــا بين① مليون إلى مليون نسمة و 6 مدن أخرى يزيد عدد سكانها عــن ربــع مليــون نسمة (1) وهذه الزيادة السكانية بجانب زيادة نسبة التحضر سوف تؤدى إلــى تنميــة السوق السياحى الداخلى وارتفاع نسبة الطلب على مراكز الجذب السياحية المختلفة.

أما من ناحية مؤشرات التعليم فهى تشير إلى ارتفاع نسبة التعليم فــى كافــة المراحل حالياً عما كانت عليه فى السابق وتؤكد ارتفاعها فى المستقبل . فقد تبين مــن نتائج التعداد العام لسنة 1995 م مقارنة بمثيلاتها فى تعداد عام 1984 م بأن عــدد الطلبة الليبيين الملتحقين بالمدارس مما بلغت أعمارهم 6 سنوات فما فوق قــد زادت بما نسبته حوالى 47 % عما كانت عليه فى عام 1984 م . كما تبين من نتائج تعــداد عام 1995 م بأن عدد الحاصلين على مؤهلات علمية تساوى الشــهادة الإعداديــة أو تفوقها قد زاد خلال الفترة الواقعة بين أعوام 1984 – 1995 م من 776 , 44 ليصل إلى حوالى 529 , 334 , 1 فرد.

أما الحاصلون على الشهادة الثانوية أو ما يعادلها فقــد ارتفــع عددهــم مــن 434, 168 عام 1985 ليصل إلى 924 , 533 عام 1995 ، فى حيــن ارتفــع عــدد الحاصلين على الشهادة الجامعية فما فوق من حوالى 642 , 30 عام 1984 م ليصــل إلى حوالى 628 , 105 عام 1995 م .

وعلى ضوء الدراسة الميدانية والبحوث السابقة والتى أظهرت قوة العلاقة بيــن التعليم وحركة الخروج للسياحة ، لذلك فإنه يمكن الاستنتاج بأن تزايد ارتفــاع نســب التعليم فى المراحل المختلفة سيكون لها نتائج إيجابية على حركة النشــاط الســياحى الداخلى .

كما أن ارتفاع معدلات التعليم ستكون لها آثار إيجابية أيضاً على ارتفاع نسبة مشاركة المرأة فى ميدان العمل والتى سوف يترتب عليها زيادة دخــل الأســرة ممــا يشجع على حركة الخروج للسياحة .

كما أن التوسع فى مجال الطرق والمواصلات والبنية التحتيــة التــى قــامت ، وتقوم به الدولة للإيفاء بمتطلبات التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، سوف يكــون لــه الأثر الإيجابى على ارتفاع نسبة الطلب السياحى الداخلى ، لما قد تقدمة مــن ســهولة الحركة والوصول لأماكن الجذب السياحية المختلفة .

المؤشرات السابقة تؤكد أن الطلب السياحى الداخلى علــى مقومــات العــرض السياحية المختلفة سوف يتزايد ، مما يستدعى ضرورة الإعداد والتجهيز لاستعاب هذا

(1) سعد خليل القزيرى (1995) مرجع سابق ص 489 .

الطلـــب والتخطـــيط لـــه مســـتقبلاًحفاظاً على هذه المقومات من العشوائية السياحية المدمرة.

وســـوف نحاول تقييم صناعة السياحة فى ليبيا من خلال منظور نموذج دورة الحـــياة السياحية Tourism Life – Cycle والذى سبقت الإشارة إليه فى الفصل الاول من هذا البحث .

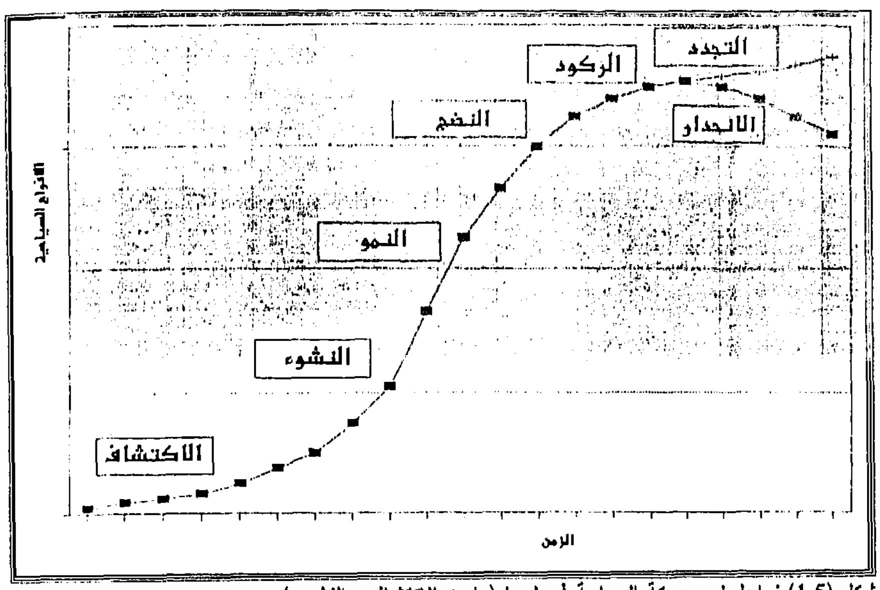
وكما علمنا أن مؤيدى فكرة هذا النموذج يرون أن المقاصد السياحية تمر خلال دورة حـــياة مكونـــة من ست مراحل متوالية ومترابطه ، تبدأ بمرحلة الاكتشاف تليها مـــرحلة النشـــوء ثم مرحلة الركود ، وأخيراً مرحلة ما بعد الركود ، والتى تأخذ أحد الإتجاهيـــن إما الانحدار أو التجدد واستمرار دورة الحياة . وتشير كل مرحلة من هذه المـــراحل علـــى منحى دورة الحياة إلى المدى الذى وصلت إليه صناعة السياحة فى المـــنطقة المدروسة ، مما يسهل على المخططين معرفة الوضع الراهن الذى وصلت إلـــيه ومعرفة المشكلات التى تواجهها وبالتالى يمكن وضع خطط مستقبلية مبنية على واقع وامكانيات المنطقة .

وقـــد أشارت التحليلات السابقة لحركة السياحة فى ليبيا سواءً لمتغيرات حجم حـــركة السياحة أو تسهيلات الإيواء أو مستوى الخدمات السياحية ، أو وسائل النقل والمواصـــلات ، أو تســـهيلات الدخول والخروج ، أو الترويج الإعلامى والتسويق أو الســـمعة الدولية ، إلى أن صناعة السياحة فى ليبيا لا تزال فى بدايتها وتنطبق عليها صـــفات المـــرحلة الأولـــى مـــن مـــراحل دورة الحياة السياحية والمتمثلة فى مرحلة الاكتشاف ، كما هو موضح فى شكل رقم (5.1).وكما علمنا بأن هذه المرحلة تتصف بقلة الأعداد السياحية الذين تجذبهم بعض المظاهر التاريخية والطبيعية . وينطبق هذا الوضـــع علـــى السياحة فى ليبيا التى يقل بها حجم الحركة السياحية مقارنة بحجمها دولياً أو مع دول الجوار . وكما علمنا بأن هذه الأعداد السياحية القليلة تجذبها بعض المظاهر التاريخية والطبيعية المتمثلة فى الآثار الرومانية والأغريقية سواءً كانت فى مـــدن لـــبدة ، طـــرابلس وصبراتة فى المنطقة الغربية أو فى مدينتى سوسه وشحات الاثريتين فى المنطقة الشرقية .

هـــذا بالاضـــافة إلـــى تلـــك القلة من السائحين الذين تجذبهم بعض المظاهر الطبيعية الصحراوية . هذا بجانب تلك الأعداد التى تأتى لزيارة مواقع الحرب العالمية الثانـــية بمديـــنة طبرق ونواحيها يستثنى من هذا بعض المحاولات التى تبذل من قبل الجهات الرسمية للخروج من مرحلة الاكتشاف إلى مرحلة النشوء ، وذلك عن طريق توفـــير بعـــض الخدمـــات السياحية فى طرابلس وبنغازى ، وبعض المواقع التاريخية الأخـــرى . هذا بالإضافة إلى انشاء بعض الفنادق والمعاهد السياحية من قبل القطاع العام . كما انشئت هيئه وطنيه يفترض أن تقوم بأعمال الترويج والتسويق والإدارة .

أما فيما يخص السياحة الداخلية فهى تعانى من أغلب المشكلات السابقة على الـــرغم من وجود طلب سياحى كبير . ولا تزال الخدمات والتجهيزات السياحية قائمة فـــى الغالـــب على بعض المبادرات الفردية ومساهمات القطاع العام ، وينقصها بشكل عـــام التنظيم والإدارة والتسويق والترويج . و هذا الوضع يضعها فى مراحل النشوء الأولى .

نســتنتج ممـــا ســبق أنه على الرغم من توفر المقومات الطبيعية والبشرية المــتعددة إلا أن صـــناعة الســياحة فى ليبيا لا تزال تعانى من مشاكل أساسية تعيق تطورهـــا علـــى المستويين الدولى والداخلى . لذلك فإن صناعة السياحة لا تزال دون المســتوى المطلــوب بكثير ، الذى يجعلها تساهم بدور طليعى فى النهضة الاقتصادية والاجتماعية للمجتمع الليبي .



شكل (1.5) مراحل نمو حركة السياحة في ليبيا (مابين الاكتشاف والنشوء)

3.5 استراتيجية تنمية المقومات السياحية والتخطيط لها :

يهــدف هــذا القسم إلى وضع تصور شامل للنهوض بقطاع السياحة فى ليبيا مــن مــراحلها الأولـــى ، وتنميـــتها إلى مراحل أكثر نضجاً وذوات مراديد اقتصادية واجتماعـــية وبيئـــية هامـــة . واضعين فى الحسبان الفترات الزمنية اللازمة للاعداد والتجهيز ، وعدم القفز عبرالمراحل أو التسرع فى تنمية المقومات الطبيعية والبشرية ، تجنـــبا للعشـــوائية السياحية ، وتقليلاً للتأثيرات السلبية التى قد تصحب تنمية قطاع الســياحة . هــذه الأمــور تتطلــب فى البدء تقسيم البلاد إلى أقاليم سياحية لمعرفة الامكانيات المتاحة فى كل إقليم ، يلى ذلك عرض الاهداف الاستراتيجية الشاملة لتنمية السياحة واخيراً تعرض الخطة التصورية المقترحة لتنمية قطاع السياحة .

1.3.5 الأقاليم السياحية المقترحة :

إن الغرض من تقسيم البلاد إلى أقاليم سياحية يهدف إلى إيضاح إمكانيات كل إقليم على حدة ، وتحديد ما يمكن استغلاله فى الوقت الحالى ، ومعرفة الإمكانيات الأخرى التى قد تستخدم فى وقت لاحق وذلك حسب احتياجات الدولة والمجتمع .

كما أن تقسيم البلاد إلى أقاليم سياحية صغيره ذوات خصائص طبيعية واجتماعية مميزة تساهم فى عمليات التخطيط لها وتنميتها بدقة ضمن إطار الخطة العامة للدولة [1] . كما تساهم الأقاليم الصغيرة فى إمكانية تحديد طاقتها الاستعابية *، والتى إذا تم تجاوزها فإن نتائج برامج التنمية السياحية تكون غير محمودة .

ويمكن تقسيم البلاد إلى عدة إقاليم سياحية بناءً على الأسس التالية :

1-تجانس جغرافى ومناخى نسبى .
2-وجود مركز حضرى واحد على الأقل .
3-توفر بعض مقومات الجذب السياحية .
4-الارتباط بالسوق المتحمل بوسائل نقل جديدة .

وقد اتضح من تحليل البيانات والإحصائيات والخرائط السابقة للمقومات السياحية الطبيعية والبشرية أن ليبا تنقسم بصفة عامة إلى اقليمين كبيرين مختلفين مناخياً وطوبوغرافياً وبشرياً وتاريخاً هما ؛ إقليم البحر المتوسط المحاذى للبحر فى شمال البلاد ، واقليم الصحراء الشاسع فى جنوبها . ويفصل بين هذين الإقليمين خط مطر 50 ملم تقريباً .

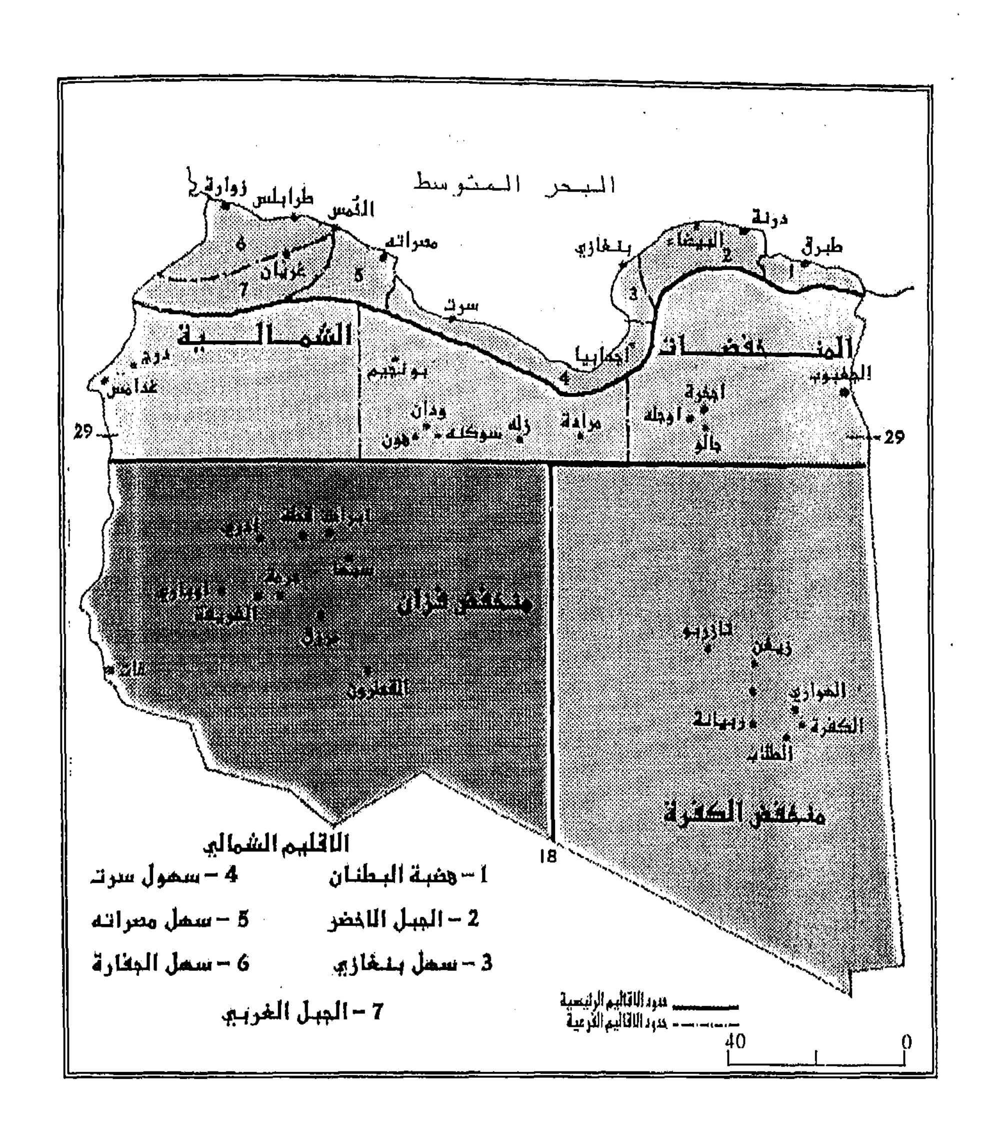
كما ينقسم إقليم الصحراء الشاسع إلى ثلاثة أقاليم رئيسية كبيرة ، منفصلة عن بعضها طبيعياً هى :

إقليم المنخفضات الشمالية ، وإقليم الكفرة وإقليم فزان . هذا وتجدر الإشارة إلى أن بعض هذه الأقاليم الرئيسية تنقسم أيضا إلى أقاليم فرعية بالاعتماد على الأسس سابقة الذكر انظر شكل رقم (2.5) .

---

(1) Tosun , C . and Jenkins , C . L . , (1996) Regional Planning appraches to tourism development : the Case of Tarkey . , Tourism Management . , Vol 17, No 7 pp . 519-531 .

* (الطاقة الاستعابية تعنى الحد الأعلى أو السقف للتنمية السياحية الذى لا يمكن تجاوزه . وتشير الطاقة الاستعابية لمنطقة ما إلى عدد السائحين الذين يستخدمونها بدون إحداث أية تغيرات على الجانب البيئى وبدون أية تأثيرات على انخفاض مستوى الخدمات المقدمة للسائحين انظر :
Williams , p . w . and Gill , . , (1998) Global Tourism . , Boston : Butterworth Heineman . , p . 232).



شكل (2.5) الاقاليم السياحية المقترحة

1.1.3.5 الاقليم الشمالى (إقليم البحر المتوسط) :

يمـــتد هـــذا الإقلـــيم من الحدود المصرية شرقا حتى الحدود التونسية غربا بمحاذاة البحر المتوسط . ويمتاز هذا الإقليم بموقع غاية فى الأهمية منذ القدم فقد كان مســـرحا لحضارات سادت وتركت خلفها إرثا ثقافيا عالميا فى غاية الأهمية . أما فى العصر الحديث فإن هذا الموقع يلعب دورا هاما فى استقطاب أعداد لا يستهان بها من الســـائحين بســـبب قـــربه من الأسواق السياحية العالمية وسهولة الوصول إليه عبر وسائل النقل المختلفة .

ويتمـــيز هـــذا الإقليم كذلك باعتدال مناخه أغلب فصول السنة باستثناء بعض الفـــروقات المحلـــية البسيطة التى تحدث نتيجة لتوغل البحر داخل الصحراء كما هو الحـــال فى خليج سرت أو نتيجة لتأثير الارتفاع عن سطح البحر كما هو الحال فى الجـــبل الأخضـــر والجبل الغربى . وعند قياس مدى ملاءمة درجة الحرارة والرطوبة النســـبية على النشاطات السياحية على امتداد هذا الإقليم ، اتضح أن أغلب أجزاء هذا الإقلـــيم تقـــع فـــى نطاق المناخ المثالى الذى يسمح بممارسة كافة الأنشطة السياحية والترويحـــية لكافـــة الأعمـــار . يستثنى من ذلك بعض التأثيرات القارية على ارتفاع درجـــات الحرارة فى بعض أجزاء خليج سرت (خاصة فى شهر يوليو) ، مما يعيق ممارسة بعض النشاطات السياحية والترويحية خلال بعض فترات النهار.

كمـــا أن انخفـــاض درجات الحرارة فى فصل الشتاء (يناير) وبصفة خاصة علـــى مـــرتفعات الجبل الأخضر ، والجبل الغربى تحول دون ممارسة بعض النشاطات الترويحية خلال هذا الفصل القصير .

أمـــا من ناحية الطوبوغرافية فيتكون هذا الإقليم من هضبات متوسطة وقليلة الارتفـــاع وســـهول ســـاحلية تضيق فى أماكن وتتوسع فى أماكن أخرى . و تتميز الســـهول الســـاحلية بكـــثرة شواطئها الرملية الصالحة للاستخدامات السياحية ، كما تتصـــف كذلـــك بقلة عمق الرصيف القارى الصالح لممارسة كافة الأنشطة الترويحية المائية .

ونظرا لتوفر بعض المقومات الطبيعية التى تساعد على قيام النشاط البشرى ، فإن هذا الإقليم هو أكثر الأقليم فى التركز السكانى ، و الأنشطة البشرية الأخرى حيث تنتشر المدن على طول الساحل المرتبطة ببعضها بوسائل نقل برية وجوية جيدة .

أما مقومات الجذب السياحية البشرية والثقافية فهى متنوعة ومنتشرة فى هذا الإقليم وتتمثل فى التراث الفينيقي ، و الرومانى والإغريقي والإسلامي والمسيحي .
وينقســـم هـــذا الإقليم الكبير إلى مجموعة من الأقليم السياحية الفرعية ، لكل مـــنها شخصـــيته الممـــيزة ومقوماتـــه السياحية الخاصة كما هو مبين فى شكل رقم (3.5)، وهذه الأقاليم الفرعية هى :

1- إقليم هضبة البطنان :

يمـــتد هذا الإقليم من الحدود المصرية شرقا حتى مدينة البمبا غرباً . وتوجد بهـــذا الإقليم مجموعة من المقومات السياحية المتمثلة فى الشواطئ الرملية المحمية فـــى خلجان صغيرة . هذا بجانب المناخ الدافئ أغلب السنة والمتصف برطوبة نسبيه منخفضـــة . أما اهم المعالم التاريخية فتتمثل فى معالم ومواقع الحرب العالمية الثانية المنتشـــرة حول مدينة طبرق ويرتبط هذا الإقليم دولياً وداخلياً بشبكة جيدة من الطرق الـــبرية ، كما يعتبر ميناء طبرق من أهم الموانئ الطبيعية فى شمال افريقيا ، ويمكن عن طريقه الاتصال بمناطق مختلفة من العالم. كما يخدم هذا الإقليم أيضا مطار محلى بالقرب من مدينة طبرق . أما أهم المراكز الحضرية فتتمثل فى مدينة طبرق .

2- إقليم الجبل الأخضر :

يقـــع هذا الإقليم فيما بين خليج البمبا شرقاً والسفوح الغربية لمرتفعات الجبل الأخضـــر المطلة على سهل بنغازى . ويعتبر هذا الإقليم أكثر الإقليم السياحية حظا فى مـــوارده السياحية المختلفة كما هو مبين فى شكل رقم (3.5). وتتمثل هذه المقومات فـــى المـــناخ المعـــتدل وفى انخفاض نسبة الرطوبة النسبية، بالإضافة إلى الشواطئ الـــبحرية والمـــرتفعـــات والوديان الغنية بالحياة النباتية. كما يتمتع هذا الإقليم بمعالم تاريخـــية عالمـــية فى كل من شحات وسوسة. هذا بجانب بعض المعالم الإسلامية فى مديـــنة درنـــة والبيضاء والمتمثلة فى مقبرة الصحابة وبعض المساجد والقلاع . أما الآثار المسيحية فهى متمثلة فى معبد القس مرقص ، وكنائس مدينة سوسة. كما توجد بعض المتاحف التاريخية والتى تحتاج إلى كثير من الصيانة والترميم .

ويرتـــبط هذا الإقليم داخلياً ومع بقية الأقاليم الأخرى بشبكة جيدة من الطرق الـــبرية ، وجـــواً عن طريق مطار الأبرق المحلى وبحرياً عن طريق ميناء درنة . أما أهم المراكز الحضرية فتتمثل فى كل من درنة ، والبيضاء ، والمرج .

3- إقليم سهل بنغازى :

يقـــع هـــذا الإقلـــيم فيما بين السفوح الغربية للجبل الأخضر وسواحل البحر المتوســـط ، وعلى امتداد المسافة الممتدة فيما بين مدينة طلميثة فى الشمال الشرقى وحتى مدينة الزويتينة فى الجنوب الغربى .

ويحـــوى هذا الإقليم مجموعة من المقومات السياحية المختلفة والمتمثلة فى المـــناخ المعتدل والشواطئ البحرية بالإضافة إلى المعالم التاريخية الهامة فى طلميثة وتوكـــرة وبنغازى . كما توجد بالإقليم مدينة بنغازى ثانى المدن الليبية حجماً ووظيفة وكذلك ثانى الموانئ التجارية فى ليبيا وثانى أكبر المطارات الدولية فى البلاد . يرتبط هذا الإقليم داخلياً ومع بقية الأقاليم الاخرى بشبكة جيدة من الطرق البرية .

4- إقليم سهول سرت :

يمـــتد هـــذا الإقلـــيم من مدينة الزويتينة شرقا وحتى منطقة بويرات الحسون غربا. وتتمثل أهم المقومات السياحية هنا فى الشواطئ الرملية الطويلة ، ومياهـــه قليلـــة

المقومات السياحية / الأقاليم السياحية	مناخ	شواطئ	مرتفعات	نبات	مظاهر صحراوية	معلم ما قبل التاريخ	معلم روماني فينيقي	معلم روماني اغريقي	معلم مسيحي	معلم اسلامي	متاحف	معلم حرب عالمية ثانية	نمط حياة مميز	طرق	مطارات	موانئ	مجموع الموارد
	مقومات طبيعية					مقومات بشرية (تاريخية وثقافية)								وسائل نقل			
الإقليم الشمالي																	
هضبة البطنان	●	●										●		●	●	●	6
الجبل الأخضر	●	●	●	●				●	●	●	●			●	●	●	11
سهل بنغازي	●	●						●	●	●	●			●	●	●	9
سهول سرت	●	●								●				●	●	●	6
سهل مصراتة	●	●								●				●	●	●	6
سهل جفارة	●	●					●		●	●	●			●	●	●	9
الجبل الغربي	●		●							●			●	●	●		6
إقليم الصحراء																	
المنخفضات الشمالية	◀			●					●				●	●	●		5.5
منخفض الكفرة	◀			●	●				●				●	●	●		6.5
منخفض فزان	◀			●	●				●	●			●	●	●		7.5

● مقوم سياحي ◀ مقوم سياحي موسمي

شكل (3.5) الأقاليم السياحية ومقوماتها

العمـق الصـالحة لممارسـة شتى أنواع الرياضات البحرية ، هذا بجانب مناخه شبه الصـحراوى . ويرتبط هذا الإقليم براً بشرق البلاد وغربها بواسطة الطريق الساحلى الجيد ، أما عن طريق الجو يتصل هذا الإقليم بالأقاليم الأخرى عن طريق مطار سرت المحلـى . كمـا يوجـد بهذا الإقليم مجموعة من الموانئ النفطية الشهيرة مثل ميناء الـبريقة ، والسـدرة ، ورأس لانـوف. أمـا أهم مدن الإقليم فتتمثل فى مدينة سرت وأجدابيا .

5- إقليم سهل مصراته :

يمتد هذا الإقليم فيما بين بويرات الحسون شرقاً وحتى سوق الخميس غرباً . وتتمثل أهم المقومات السياحية فى هذا الإقليم فى مناخه المعتدل وشواطئه الرملية هذا بجانـب بعـض المعالم الإسلامية وخاصة فى مدينة زليتن . ويتصل هذا الإقليم محلياً ودولـياً عن طريق الطريق الساحلى ، وعن طريق مطار مصراته المحلى وكذلك عن طريق ميناء مصراته التجارى . وتعتبر مدينة مصراته وزليتن أهم مدينتين بالإقليم .

6- إقليم سهل جفاره :

يمـتد هـذا الإقلـيم من مدينة الخمس شرقاً وحتى الحدود التونسية غرباً . ويتمـتع هـذا الإقليم بمجموعة من المقومات السياحية الهامة منها : المناخ المعتدل والشـواطئ الرملية والمياه البحرية قليلة العمق ، هذا بجانب المعالم التاريخية فى كل مـن لبدة وطرابلس وصبراته . كما يوجد بهذا الإقليم مجموعة من المعالم الإسلامية المتمثلة فى القلاع والمساجد والمدارس .

ويعتـبر هـذا الإقلـيم غـنى بالمتاحف التاريخية فى كل من طرابلس ولبدة وصـبراتة . وترتـبط هذه الأماكن محلياً ودولياً بشبكة جيدة من الطرق البرية ، كما يوجـد بـه أكبر مطار فى البلاد وكذلك أكبر ميناء تجارى . أما أهم المراكز الحضرية فهى متمثلة فى طرابلس أكبر المدن الليبية حجماً ووظيفتاً و الزاوية وزوارة والخمس.

7- إقليم الجبل الغربى :

ويشـمل هـذا الإقلـيم مرتفعات الجبل الغربى الممتدة من مدينة الخمس فى الشـمال الشـرقى حتى الحدود التونسية فى اتجاه جنوب غربى. ويحد هذا الإقليم من الشمال والشمال الشرقى سهل جفاره ومن الجنوب الإقليم الصحراوى .

ونظرا لابتعاد هذا الإقليم عن البحر وتأثيراته ، فإنه يفتقر إلى هذا النمط من عوامل الجذب السياحى ، التى تميزت بها الأقاليم السابقة ، لكنه يتميز باعتدال مناخه وخاصـة فـى فصل الصيف بسبب ارتفاعه عن سطح البحر . أما من الناحية الثقافية والاجتماعية فإن هذا الإقليم يحتفظ بأنماط حياة مميزة تظهر فى المناسبات الاجتماعية ولها جاذبيتها السياحية . ويرتبط هذا الإقليم ببقية أقاليم البلاد بشبكة جيدة من الطرق الـبرية وباستخدام بعض المطارات المحلية . أما أهم المراكز الحضرية فى هذا الإقليم فهى مدينة غريان .

2.1.3.5 أقاليم الصحراء :

يشـــمل هذا الإقليم الشاسع بقية الاراضى الليبية الواقعة إلى الجنوب من إقليم الـــبحر المتوســـط ، ويحـــده شرقاً مصر والسودان وجنوباً تشاد والنيجر والجزائر ، وغرباً تونس والجزائر.

ونظـــراً لاتســـاع هـــذا الإقليم فقد قسم إلى ثلاثة أقاليم رئيسية منفصلة عن بعضـــها طبيعـــياً وبشرياً . وقد روعى فى هذا التقسيم نوع من التجانس النسبى فى البيئة المحيطة ، ووجود بعض مراكز الاستقرار .

ويلاحـــظ أنـــه على الرغم من تجانس مقوم الجذب المناخى فى أغلب اجزاء أقالـــيم الصـــحراء الكبير والذى يبدو مناسباً لحركة السياحة فى أواخر فصل الخريف وخلال فصل الشتاء القصير وجزء من فصل الربيع ، إلا أنها تتباين فى أشكال سطحها فهـــناك المنخفضات المغلقة والجبال البركانية والأحواض والسهول التحاتيه والسرير والحمـــاده . كمـــا أنهـــا تختلف نسبياً فى مقومات الجذب الثقافى والمتمثل فى طرق المعيشـــة والزى والفنون الشعبية والطراز المعمارى ، الناجم عن العلاقات التاريخية مع دول الجوار . وهذه الأقاليم هى :

اولا: إقليم نطاق المنخفضات الشمالية :

ويمتد هذا الإقليم على شكل نطاق أفقى من الحدود الشرقية للبلاد إلى حدودها الغربية ، إلى الشمال من خط 50 28 س ، ويشغل هذا الإقليم مجموعة من الواحـــات موزعة فى ثلاث مجموعات هى : المجموعة الشرقية وتشمل ؛ الجغبوب ، وجـــالو ، واوجله واشخره ، والمجموعة الوسطى وتشمل ؛ مراده ، وزله ، وسوكنه وودان ، وهون وأخيراً المجموعة الغربية وتشمل ؛ غدامس ، ودرج . وكل مجموعة واحات قد تمثل إقليم سياحى فرعى .

ويتمـــيز هـــذا الإقليم بشتائه الدافئ بالمقارنة مع إقليم البحر المتوسط . كما يتميز هذا الإقليم بموقعه القريب من الإقليم الشمالى وقربه أيضاً من الأسواق العالمية وســـهولة الوصول إليه عن طريق البر والجو . حيث يرتبط مع بقية الأقاليم الأخرى بشبكة جيدة من الطرق البرية وعن طريق مجموعة من المطارات المحلية .

ويتمـــيز هـــذا الإقليم أيضا بمزيج من الثقافة العربية والإفريقية المتمثلة فى الزى والموسيقى وطرق الحياة الأخرى .

ثانيا: إقليم منخفض الكفره :

ويشـــغل هذا المنخفض الجزء الجنوبى الشرقى من البلاد ، ويقع إلى الجنوب من الإقليم السابق ، يحده من ناحية الشرق الحدود المصرية والسودانية ومن الجنوب الســـودان وتشاد – أما من ناحية الغرب فخط 18 شرقاً . ويوجد بهذا الإقليم مجموعة مـــن الواحـــات الواقعـــة فى مساحات متقاربة من بعضها . وأهم هذه الواحات واحة الجوف (الكفرة) ، وواحة الطلاب ، وواحة الهوارى ، وواحة بزيمه ، وواحة الزيغن وتازربو .

ويتصـف هـذا الإقليـم بالخصـائص المناخية ذاتها التى يتصف بها الإقليم للسـابق. أمـا من الناحية الثقافية فتظهر بعض التأثيرات الثقافية والعرقية الإفريقية الأكـثر وضوحا من الإقليم السابق وذلك راجع لعامل القرب من السودان وتشاد التى ارتبطـت بهـذا الإقليم عن طريق طرق القوافل عبلا التاريخ . كما يوجد بهذا الإقليم معالم رسومات ما قبل التاريخ والتى تعطى هذا الإقليم شخصية سياحية مميزة .

ويرتـبط هذا الإقليم بشمال البلاد بواسطة طريق برى يمتد شمالاً حتى مدينة اجدابيا أما عن طريق الجو فيتصل هذا الإقليم ببقية الأقليم الأخرى عن طريق المطار بمدينة الجوف (الكفرة) .

ثالثا: إقليم منخفض فزان :

يقـــع هـــذا الإقلـيم فى الجزء الجنوبى الغربى من البلاد شاغلاً مساحة تـتجاوز 000 ، 360 كم2 يحده من الشمال إقليم المنخفضات الشمالية ومن الشرق إقلـيم منخفض الكفرة ، ومن الجنوب كل من حدود تشاد والنيجر والجزائر ، أما من ناحية الغرب فتحده الجزائر . أما حدوده الطبيعية فتحده من الشمال الحمادة الحمراء وحمادة تنغرث وجبل الحساونة . أما من ناحية الشرق فيحده سرير القطوسة وجبل غنـيمه ومنحدرات تيبستى التى تحده من ناحية الجنوب أيضاً . أما من ناحية الغرب فتحده جبال تادرات وأكاكوس .

وتتشـابه مقومـات الجذب السياحى بهذا القليم مع بقية الأقاليم الصحراوية ، والمتمثلة فى المناخ الشتوى الدافئ ورسومات انسان ما قبل التاريخ ، بالإضافة إلى الخصـائص الثقافـية والاجتماعية المميزة والمتاثره بدول الجوار (الجزائر، النيجر، تشاد).

أما من حيث وسائل النقل ، فيرتبط هذا الإقليم بشبكة طرق داخلية جيدة ، كما يرتـبط بالشمال عن طريق برى يمتد حتى مدينة ابو قرين الساحلية . كما يوجد به ثالث مطار دولى بالبلاد والواقع بمدينة سبها . ويشغل هذا الإقليم مجموعة كبيرة من التجمعـات السـكانية مـن أهمها مدينة سبها وواحات براك ، واوبارى ، ومرزق ، والقطرون، وغات .

2.3.5 الخطة التصورية لتنمية المقومات السياحية فى ليبيا :

هـذه الخطـة عـبارة عـن خطـوط عريضة ومرنه مبنية على التحليلات والدراسـات السـابقة ، ويمكن أن يكون هذا التصور مصدرا استرشادياً فى عمليات التخطـيط الشـامل على المستوى الوطن لاستثمار الموارد السياحية وصيانتها بطرق مـتكاملة تفـى باحتـياجات الأجيال الحاضرة ولا تحرم أجيال المستقبل من الاستفادة

والاستمتاع بهذه الموارد [1]. وأخيرا فإن هذه الخطة يمكن اثراؤها وتطويرها حسب متطلبات البلاد .

وسوف تعرض فى البدء الأهداف الشاملة التى يسعى هذا التصور إلى تحقيقها ، والتى يجب أن تكون مرتبطة بالخطط الموضوعة لسائر القطاعات الأخرى وتشكل معها كلا متكاملا لتحقيق الأهداف المنشودة على المدى القريب والبعيد .

وتشمل الأهداف الاستراتيجية الشاملة ما يلي :

1-تنمية قطاع السياحة فى إطار تنمية اجتماعية واقتصادية وبيئية للرفع من مستوى المعيشة ، من خلال توفير فرص للعمل والدخل والمساهمة فى ميزان المدفوعات ، بشكل تدريجى .

2- تطوير بنية تحتية حديثة وتوفير خدمات سياحية جيدة للسائحين الدوليين والمحليين .

3-الحفاظ على التراث الثقافى والاجتماعى والبيئى .

4-زيادة فرص التلاحم الوطنى والاجتماعى من خلال تنمية السياحة الداخلية ، وكسب التعاطف الدولى للقضايا الوطنية العادله عن طريق الانفتاح على السياحة الدولية .

1.2.3.5 مراحل الخطة المقترحة :

يتكون هذا التصور من مرحلتين ، إحداهما متوسطة الأجل ومدتها 5 سنوات والأخرى طويلة الأجل ومدتها 10 سنوات ، وهاتان المرحلتان تسيران فى خطين متوازيين فى تزامن تنفيذهما .

اولا المرحلة متوسطة الأجل (5 سنوات) :

يتم التركيز فى هذه المرحلة على تنتمية وتطوير الطلب السياحى الداخلى والخدمات المتصلة به . أما فيما يخص السياحة الدولية فيتم التركيز فى هذه الفترة على الإعداد والتجهيز للبنية التحتية والبشرية ، والاعلام السياحى وتحسين صورة البلاد دوليا .

كما يتم التركيز على الأسواق الحالية من ذوى الدخول المرتفعة . كما أن العدد المستهدف يجب ألا يقل عن المتوسط السنوى للأعداد السابقة والذى بلغ حوالى 60 ألف سائح ولا يتجاوزه بكثير ، لأن البنية الحالية لا تتحمل أعداد كثيرة .

ويرجع التركيز على السياحة الداخلية فى هذه المرحلة للأسباب التالية :

(1) Page , S . J and Thurn , K . J . , (1997) " Towards Suetainable Tourism Planning in New Zealand : Rublit Seefor Planning Responses " ., Journal of Suetainable Tourism , Vol . 5 No: pp . 59- 77.

1-وجود طلب سياحى داخلى كبير ، كما أن المؤشرات الخاصة بهذا الطلب تشير إلى تنامى هذا الطلب فى السنوات القادمة .

2-يتصف الطلب السياحى الداخلى باستقرار نسبى أكثر من الطلب الدولى ، كما أنه لا يتأثر بتذبذبات دورية وموسمية الطلب الدولى .

3-يمكن التحكم فى المشكلات الداخلية التى تواجة الطلب الداخلى ببعض الاجراءات الحكومية التى تنشط وتشجع حركة السياحة الداخلية . (مثل إعفاء) فئات الشباب والمسنين من تسديد تذاكر السفر كاملة ، وتطوير وسائل النقل المختلفة، تشجيع الاستثمار السياحى الداخلى وتوفير قروض طويلة الأجل للقطاع الخاص الذى يقوم بمشروعات تشجع على تطوير السياحة الداخلية ، دعم الوعي السياحي عن طريق الإعلام الموجه ، إنشاء المدارس والمعاهد السياحية.

4-تؤدى تنمية السياحة الداخلية و احياء الحس السياحى الداخلى إلى تطوير حركة السياحة الدولية .

5-دمج السياحة الداخلية والسياحة الدولية يجعل من الاستثمار فى قطاع السياحة مميزاً وله جاذبية .

6-تطوير السياحة الداخلية يقلل من تسرب العملات الصعبة خارج البلاد وذلك عن طريق قضاء جزء كبير من الطلب السياحى الداخلى لعطلاتهم داخل البلاد .

7-تساهم السياحة الداخلية فى توزيع الدخل السياحى فى بقية الأقاليم .

8-تساهم السياحة الداخلية فى الاندماج الاجدتماعى والاعتزاز الوطنى وتقدير المساهمات المحلية فى التراث العالمى .

9-تطوير السياحة الداخلية يرفع من الحس البيئى واحترام الفروقات الثقافية المحلية.

ويقترح أن يتم التركيز فى هذه الفترة على الخطوات التالية والتى تخص تنمية السياحة الداخلية بالدرجة الأولى :

1-رفع الحس السياحى بين أفراد المجتمع عن طريق الإعلام السياحى والتعريف بأهمية السياحة الداخلية اقتصادياً واجتماعياً وبيئياً .

2-التعريف بعوامل الجذب السياحية الطبيعية والبشرية والبيئية وتوزيعها الجغرافى وكيفية الوصول إليها .

3- تطبيق قوانين حماية البيئة فى القرى والمدن الليبية والشواطئ والأماكن الخلوية ، وتقليل الملوثات البيئية بأنواعها ، والقيام بإصلاح شبكات الصرف الصحى ، ومياه الشرب .

4- تطوير تسهيلات الضيافة القائمة وتزويدها بكل ما تطلبه من خدمات للراحة والترفية ، كما يجب القيام ببعض التوسعات المقننة فى بعض مرافق الإيواء التى تتناسب مع الدخول المختلفة .

5- تحسين خدمات النقل الحالية وتطويرها للإيفاء بمتطلبات حركة السياحة .

6- الاهتمام بتوسيع وتطوير الأماكن الخضراء داخل المدن وإمدادها ببعض الخدمات المناسبة لذوى الاحتياجات الخاصة . هذا بالإضافة إلى الاهتمام ببرامج التشجير خارج المدن .

7- الشروع فى تصميم وتنفيذ بعض الأماكن لبناء المخيمات الخاصة فى بعض الأماكن ذات الحاسية الخاصة مثل الشواطئ والمناطق الغنية بالحياة النباتية مثل إقليم الجبل الأخضر وذلك لحماية الشواطئ من التلوث ، والغابات والنباتات الطبيعية من التلف والحرائق وانتشار الملوثات البيئية . كما تشجع هذه السياسة أيضاً ذوى الدخول المنخفضة وخاصة فئات الشباب من ممارسة النشاط السياحى بأسعار أقل تكلفة.

8- إعداد هيئات إدارية مؤهلة لتنمية وتطوير وإدارة السياحة وهذه تشمل : إعداد وتطوير الموارد البشرية ، إعداد برامج للتسويق والدعاية ، الإلمام بلوائح الاستثمار المحلية واللوائح الخاصة بالبيئة الطبيعية والاجتماعية .

9- دعم بعض الشرائح الاجتماعية ذات الدخول المنخفضة من خلال بعض البرامج التى تسهم فى زيادة مشاركتهم فى حركة السياحة مثل التخفيضات فى وسائل النقل وفى مرافق الإقامة .

أما فيما يخص السياحة الدولية فإن الاهتمام بالنواحى السابقة الذكر سوف يساهم فى تهيئة المجتمع لتقبل فكرة السياحة وكذلك الاستثمار فيها ، ويمكن اقتراح بعض التصورات فى هذه المرحلة والتى تساهم فى إنعاش وتنمية السياحة الدولية وهى كما يلي :

1- التعاقد مع مؤسسات دولية و محلية للدعاية والإعلان و التسويق لخلق مناخ إيجابى وجذاب لتطوير هذا الجانب والتقليل من السمعة السلبية التى تعوق تنمية هذا المرفق . وهذا يتطلب حملات إعلامية منظمة على فترات زمنية طويلة فى المحافل الدولية المختلفة .

2- التركيز فى هذه المرحلة على الأسواق السياحية التقليدية وهى إيطاليا ، وبريطانيا ، وفرنسا ، وخاصة الشرائح العمرية التى تتعدى 50 عاماً ومن ذوى الدخول المرتفعة .

3- تطوير كوادر بشرية ماهرة فى الداخل والخارج لكى تكون قادرة على التعامل مع الأفواج السياحية المختلفة ، وتقديم الخدمات المختلفة فى الفنادق والمطاعم ووكالات السياحة والنقل والإرشاد السياحى .

4- تقديم تسهيلات إدارية للحصول على التأشيرات وتسهيل الإجراءات الإدارية على نقاط الحدود التى تستقبل أفواج السائحين .

5- تقليل القيود والتعقيدات المرتبطة بتصريف العملات الأجنبية وتوفير أماكن للصرافة فى داخل المدن والفنادق والمناطق السياحية .

6- تطوير المزارات السياحية ، وفتح المتاحف المغلقة وترميم الآثار التى تحتاج إلى ترميم وتوفير أماكن للراحة وتقديم بعض الوجبات بشكل مرضى .

7- تقليل القيود والمحاذير على التصوير الفوتوجرافى أو أشرطة الفيديو ، وترك السائح يتصرف بتلقائية قدر الإمكان .

8- تشجيع التراث الوطنى المتمثل فى الصناعات التقليدية وفى النشاطات الثقافية والموسيقية والمسرحية .

9- تطوير خدمات النقل والمواصلات التى تخدم السياحة الدولية بين الأقاليم المختلفة ومع بقية أقطار العالم .

10- استخدام وسائل التقنية الحديثة وتوفيرها للاتصال ببقية العالم بسهولة ويسر.

تتطلب هذه المرحلة المتوسطة وجود مؤسسات على المستوى الوطنى والإقليمى ترصد الإحصائيات السياحية الدولية والداخلية وتدرس توجيهات حركة السياحة والمشكلات التى تواجهها وكذلك الزيادة أو النقصان فى الأفواج السياحية والليالى السياحية والاتفاقات السياحية . كما تقيم أيضاً مدى تنفيذ المشروعات السياحية فى المناطق المختلفة .

<u>*ثانيا: المرحلة طويلة الأجل (10 سنوات) :*</u>

يستمر فى هذه المرحلة التوجة إلى تنمية الوعى السياحى بين المواطنين عن طريق الإعلام السياحى ، بالإضافة إلى إدخال الوعى السياحى فى المناهج المدرسية. كما تستمر كذلك برامج التسويق وتحسين صورة البلاد فى الأسواق العالمية عن طريق المساهمة فى النشاطات الإعلامية المختلفة على كافة الأصعدة والمحافل . كما يستمر التركيز على السائحين ذوات الدخول المرتفعة والتوسع فى استقطاب أعداد السائحين الدوليين تدريجياً بقدر يتلاءم مع أفضل خدمات يمكن توفيرها . وإذا أديرت

هذه الفترة بنجاح فإن النشاط السياحي سوف يجد بيئة ملائمة للنمو بشكل جيد يضمن الحفاظ على الموارد البشرية والطبيعية والثقافية فى البلاد .

وتتطلب هذه المرحلة اتخاذ الخطوات التالية لتطوير الإمكانيات السياحية لأغراض السياحة الداخلية والدولية معا :

1- تنمية وتنشط سياحة الشواطئ فى الأماكن الصالحة لذلك. وتتخذ هذه التنمية شكلين أحدهما للسياحة الداخلية والآخر للسياحة الدولية . حيث يتم تنشيط السياحة الداخلية على الشواطئ القريبة من كثافات سكانية عالية . أما الأماكن التى تقل فيها الكثافات البشرية مثل سواحل منطقة البطنان وشواطئ منطقة إقليم سرت فتنمى فيها نوايات لاستقطاب السياحة الدولية ، تبدأ صغيرة وتنمو بالتدريج على مدى زمنى طويل وذلك لغرض تقليل المشكلات الاجتماعية التى قد تحدث نتيجة للنمو السريع.

2- تطوير سياحة الغطس على طول الساحل الليبي وتدريب المتخصصين فى هذا المجال داخلياً ودولياً .

3- التوسع فى تطوير السياحة الصحراوية فى الواحات والقرى المناسبة وفى الأماكن التى توجد بها رسومات إنسان ما قبل التاريخ ، وتجهيزها بالخدمات الخاصة كالنقل والإيواء والخدمات الأخرى التى يحتاجها السائحون .
4- إحياء منتزه وادى الكوف الوطنى ، والتوسع فى إقامة المنتزهات والمحميات الطبيعية فى أنحاء متفرقة من البلاد وذلك لغرض تنمية وتطوير السياحة البيئية .

5- تطوير المواقع السياحية التاريخية والتوسع فى التنقيب والترميم . وبناء متاحف حديثة فى هذه المواقع وفى المدن المهمة .

6- دراسة إمكانية تطوير أنماط سياحية أخرى مثل سياحة المعارض وسياحة الاستشفاء وسياحة الاكتشاف والمغامرة .

7- تنمية السياحة البينيه وتشجيعها بين أقطار الدول العربية .

8- تطوير وسائل المواصلات المختلفة واستخدامها فى حركة السياحة : مثل مد سكك حديدية ، واستخدام النقل البحرى للركاب وتطوير الأسطول الجوى . كذلك التوسع فى وسائل الاتصال الحديثة ونشرها فى كافة أرجاء البلاد .

9- أما من حيث تطوير السوق السياحى المحلى ، فيجب التركيز على شرائح الفئات الشبابية وتنمية الأنماط السياحية التى تجذبهم كالنشاطات الرياضية بأنواعها ، والمغامرة ، كما يتم استقطاب الطلب السياحى الداخلى المحجم عن المشاركة فى حركة السياحة للأسباب التى تم ذكرها مسبقا .

10- تطوير مساهمة الاستثمارات المحلية واستقطاب بعض الاستثمارات الأجنبية. وتستمر فى هذه المرحلة المؤسسات السياحية الوطنية والإقليمية فى تقييم الأهداف

والسياســـات الاســـتراتيجية . وكذلك رصد حركة السياحة الدولية والداخلية ودراسة توجهاتهـــا وتحديد المشكلات التى تواجهها واقتراح الحلول التى تسهم فى تطوير هذا القطـــاع وقد يستفاد من نموذج دورة الحياة السياحية فى هذا الصدد . كما يجب تقييم تنفيذ المشروعات السياحية بطريقة دورية .

4.5 تمويل مشاريع التنمية السياحية

هناك مصدران أساسيان لتمويل التنمية السياحية أحدهما محلى و الآخر دولى ونظـــرا لغنى ليبيا وارتفاع دخلها فإنه يمكن الاعتماد على مصادر التمويل المحلى فى مشروعات التنمية السياحية المختلفة .

وتنقسم مصادر التمويل المحلى إلى قسمين هما :

1- **المصادر العامة** : وتتمثل هذه المصادر فى مؤسسات الدولة ذات الصلة بأنشطة الســـياحة وتـــتراوح " اســـتثمارات التمويل العامة بين إقامة المشروعات الحكومية المـــتكاملة والمشروعات المشتركة مع المنظمات أو الهيئات أو الأفراد " . كما تتركز أغلـــب استثمارات مصادر التمويل العامة " على مشروعات ذوات عائد غير مباشر ، كمـــا هو الحال بالنسبة لمعظم مشروعات مرافق الخدمات وشبكات النقل والمؤسسات التعليمية فى مجال السياحة والفندقة " [1].

2- **المصادر الخاصة** : وتمثلها المؤسسات المصرفية وروس الأموال المحلية والتى تركـــز اســـتثماراتها على المشاريع ذات العائد المباشر ولفترات زمنية أقصر نسبياً . وتتمـــثل هـــذه المشـــروعات فى مشروعات مرافق الإيواء وخاصة صغيرة الحجم ، والمطاعم وخدمات الترفيه ومؤسسات النقل ووكالات السفر [2].

أما مصادر التمويل الخارجى فيمكن أن تعتمد عليها البلاد فى صورة التدريب والتأهـــيل للكوادر البشرية وفى عمليات التسويق والبحوث والتقارير الخاصة بتطوير وتنمـــية الســـياحة ، كمـــا يمكن الاستفادة من خبرات المؤسسات الدولية مثل منظمة اليونيســـكو ومـــنظمة السياحة الدولية فى حماية وترميم بعض المواقع الأثرية وبناء المتاحف ، كما يمكن الاستفادة فى هذا العدد أيضاً من بعض المؤسسات الإقليمية ذات الخبرة فى مجال السياحة فى عمليات التدريب وتبادل الخبرات.

---

(1) محمد خميس الزوكه ، مرجع سابق ، ص 343 .
(2) نفس المرجع.

5.5 إدارة التنمية السياحية :

فــى الــدول النامية مثل ليبيا يجب على الدولة أن تتدخل بصورة مباشرة فى الإدارة الفعلــية للســياحة بجانب مهامها التنظيمية بوجه عام . هذا بجانب مساهمات القطــاع الخاص تحت البرنامج الوطنى العام لتنمية السياحة . ويمكن أن تدار التنمية الســياحية علــى مســتويين إحدهما وطنى عام فى شكل أمانة (وزارة). تعمل على تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والبيئية المتوقعة من خطة التنمية السياحية. أمــا المســتوى الآخــر فهو إقليمى أصغر يعمل على تحقيق الشخصية الإقليمية على ضوء المقومات والإمكانيات المحلية .

وتتمثل مهام المستوى الوطنى فى النواحى التالية (1):

1- رسم السياسات العامة لتنمية قطاع السياحة .
2- إعــداد الخطــط البنــيوية والتى تشمل تحديد أهم المناطق السياحية ، وتحديد الأقاليم السياحية وتحديد نقاط الوصول الدولية وخدمات النقل الدولية والمحلية .
3- تحديد عدد ونوع وأشكال ومستوى خدمات الإيواء والخدمات الأخرى .
4- وضع قوانين الاستثمار ، والبيئة .
5- رسم استرتيجيات التسويق .
6- بناء المؤسسات وتحديد المعايير المطلوبة .
7- إيضاح المحاذير الاجتماعية والبيئية التى يجب تجنبها .
8- القيام ببرامج التعليم والإعداد .

أما مهام الإدارة الإقليمية فهى تتمثل فى تحقيق المهام التالية (2) :

1- رسم السياسات الإقليمية .

2- تحديد إمكانية الوصول ونوع وشكل شبكات النقل الإقليمية .

3- تحديد أماكن وشكل الجذب السياحى .

4- تحديد عدد ونوع تسهيلات الإيواء والخدمات السياحية الأخرى .

5- الإلمام بالمشكلات الإقليمية .

6- القيام ببرامج البحث والتطوير .

(1).Inskeep . E., (1991) opcit, . p . 35.
(2) Ibib .



الخاتـــمة



هـــدف هـــذا البحث إلى دراسة المقومات السياحية المختلفة فى ليبيا لغرض تنميتها وتطويـــرها وحمايـــتها فى إطار خطة سياحية شاملة تدفع بهذا القطاع للمساهمة فى التنمية الاجتماعية والاقتصادية، والبيئية للمجتمع الليبي مع بقية القطاعات الأخرى. ويأتى غرض هـــذا البحث متوافقاً مع امتلاك ليبيا لمقومات جذب سياحية طبيعية وبشرية مختلفة قد تقوم عليها صناعة سياحية متطورة إذا استغلت بالطرق المثلى.

هـــذا بجانـــب الزيادة الكبيرة والمستمرة فى اعداد السائحين فى اغلب أرجاء العالم الـــنابعة من الرغبة المتزايدة للمشاركة فى حركة السياحة والترويح فى المجتمعات الحديثة، سواء لاغراض اجتماعية، أو اقتصادية أو ثقافية، أو دينية، أو رياضية أو نفسية أو صحية، إلـــى غـــير ذلك. كذلك فإن مؤشرات الطلب السياحى الداخلى تشير إلى احتمالية تزايد هذا الطلـــب بصـــورة مستمرة، وما قد تحدثه هذه الزيادة من سوء استغلال للمقومات السياحية الحساسة إذا لم تعد وتجهز بالطرق المثلى.

ولكـــى يصـــل هذا البحث إلى الاهداف المستوحاة وإلى نتائج علمية تسهم فى تنمية هذا القطاع والتخطيط له، فقد تناول الباحث فى البداية الخلفية النظرية والمساهمات الفكرية التى تناقش الجوانب المختلفة لظاهرة السياحة، لغرض اثراء الجوانب التطبيقية لهذا البحث. تلـــى ذلـــك عـــرض شامل للمقومات السياحية المختلفة فى كافة انحاء البلاد من حيث الكم والكيف وتوزيعها الجغرافى وتحديد المشكلات التى تواجهها. بعد ذلك درست حركة السياحة الدولـــية إلـــى ليبـــيا لفـــترة زمنـــية بلغت حوالى 35 عاماً لمعرفة مدى الطلب الدولى على المقومـــات السياحية ومعرفة توجهاته واسواقه الرئيسية، والانماط السياحية المختلفة بالبلاد وقـــد دعم هذا الجانب بدراسة ميدانية لعينة دولية للتعرف على الخصائص العامة للسائحين وللإلمام بالمشكلات التى واجهتهم خلال فترة رحلتهم.

كما تم التعرض ايضاً بالدراسة والتحليل للطلب السياحى المحلى لغرض الالمام بحجم الحـــركة وتوجهاتهـــا والخصـــائص العامـــة للسائحين، والعلاقات المكانية الناجمة عن تلك الحركة، والمشكلات التى تعانى منها هذه الحركة.

وقـــد مكنـــت هـــذه الدراســـات والتحليلات، الباحث من وضع خطة تصورية شاملة مســـتنبطة من واقع الامكانيات المتاحة والمشكلات التى عانت منها ووضعها الحالى. وترمى هذه الخطة إلى كيفية إعداد المقومات السياحية للاستخدام بالطرق المثلى، التى تضمن تحقيق الاهـــداف الشـــاملة لهـــذه الخطـــة، لكـــى تصـــبح صناعة السياحة احد البدائل الاقتصادية والاجتماعـــية والبيئـــية الهامة التى تساهم فى تنمية المجتمع الليبي، وتمثلا كلا متكاملاً مع القطاعات الأخرى.

وفـــى هذا الإطار يمكننا أن نجمل الملامح العامة للبحث فى صورة النتائج الرئيسية التالية :

مـــن حيـــث المقومات السياحية الطبيعية، فقد اتضح بأن ليبيا تتمتع بمقومات جذب كثـــيرة يمكـــن استغلالها فى تنمية صناعة السياحة، حيث أهلها موقعها الجغرافى بأن تكون حلقـــة وصـــل بيـــن المشرق والمغرب العربى، وبأن تكون على صلة بدول البحر المتوسط ووسط افريقيا عبر التاريخ، مما اثراها ثقافياً وحضارياً. كما أن موقعها على البحر المتوسط جعلها تتمتع بمناخ معتدل فى الجزء الشمالى من البلاد يتصف بدرجة حرارة ورطوبة نسبية ملائمـــة لمزاولة أغلب النشاطات السياحية والترويحية ولكافة الاعمار فيما عدا فترة الشتاء القصـــير. أما فى جنوب البلاد حيث يسود المناخ الصحراوى فقد اتضح بأن درجة الحرارة والـــرطوبة النســـبية تكون مناسبة للنشاطات السياحية خلال الفترة الممتدة فيما بين نوفمبر واوائـــل شـــهر مـــارس. أما من حيث أشكال سطح الارض فقد اتضح بأن ليبيا تمتلك ثروة هائلـــة من الشواطئ البحرية العالمية. كما أن مرتفعات الجبل الأخضر الغنية بالحياة النباتية والقريـــبة مـــن البحر تعتبر عامل جذب بيئى آخر. أما بقية الأراضى الليبية فتسودها البيئة الصحراوية بجفافها واشكالها المورفولوجية المتعددة والتى تعطيها خصوصية جذابة وخاصة لاولئك القادمين من المناطق الباردة والممطرة وذات الغطاءات النباتية الكثيفة.

أمـــا مـــن ناحية المقومات البشرية والمتمثلة فى الجانب الثقافى والتاريخى وجانب البنـــية التحتية والخدمية، فقد اتضح بأن البلاد غنية بتراث إنسانى عريق يرجع إلى عصور مـــا قـــبل التاريخ مروراً بالحضارات الفينيقية والاغريقيه والرومانية والاسلامية، وقد تركت هذه الحضارات معالم (صنف بعضها تراثاً عالمياً) يقصدها اغلب السائحين القادمين إلى ليبيا فـــى الوقـــت الحـــالى، وســـوف تكون مقصداً لاعداد لا يستهان بها من السائحين الدوليين والمحليين عند تطوير صناعة السياحة. وقد تبين من خلال المشاهدة والملاحظة ومن خلال اســـتطلاعات المســـؤولين والسائحين بأن هذه المعالم التاريخية تعانى من الاهمال ومعرضة للتلف والسرقة، كما أن عمليات التنقيب والاكتشاف محدودة وقاصرة على البعثات الدراسية. كمـــا تعانى هذه المزارات السياحية من نقص شديد فى خدمات الارشاد والمعلومات السياحية بالإضافة إلى فقرها فى وسائل الراحة التى يحتاجها السائحون، كالمطاعم والمقاهى ووسائل الاتصالات.

أمـــا الجانـــب الـــثانى من المقومات البشرية والمتمثل فى البنية التحتية وتسهيلات الايـــواء، فقـــد اتضـــح بأنها حديثة نسبياً وتزامن تشييدها مع تاريخ استخراج النفط بكميات تجاريـــة، حيـــث قامت الدولة بتشييد بنية تحتية متطورة تمكنها من تنفيذ خططها التنموية. ولكن على الرغم من أن هذه البنية لم تتضمن احتياجات قطاع السياحة الذى لم يدرج ضمن خطـــط التنمـــية المخـــتلفة، إلا أنها سوف تكون عوناً على تنمية هذا القطاع. فالتوسع فى شبكات الطرق وارتفاع فى ملكية السيارات الخاصة وسيارات الاجرة والحافلات ذوات اهمية كبـــيرة وفعالـــة فى تنمية وتطوير السياحة الداخلية والدولية، لما تقدمه من سهولة الوصول إلى مناطق الجذب السياحى بشكل مريح وفى مده زمنية أقل. ولكن هذه المرافق تحتاج إلى تطويـــر يخـــدم احتياجات صناعة السياحة. أما قطاع النقل الجوى والهام فى تطوير حركة الســـياحة فقـــد تأثـــر بســـبب القيود التى فرضها الحظر الجوى التى أدت إلى تناقص اعداد المسافرين المحليين والدوليين.

وفيما يخص مرافق الايواء فقد اتضح بأنها قليلة ولا تلبى حاجة جميع الطلبات، كما تنقصـــها التجهـــيزات والخدمات التى تتناسب مع إمكانيات الطلب السياحى الدولى والداخلى

المختلفة. واتضح كذلك بأن هذه المرافق متركزة فى مدينتى طرابلس وبنغازى بسبب ارتفاع كثافـتهما السـكانية وتعـدد وظائفها الادارية والاقتصادية والتعليمية والصحية والترويحية. ولكـن الـتوجه الاستراتيجى لتنمية حركة السياحة يدعو إلى دراسة حاجة الاقاليم السياحية المختلفة إلى الانواع المتعددة من مرافق الايواء بما يتناسب مع توقعات الطلب المختلفة على مدار الخطة الزمنية.

أمـا فيما يخص حركة السياحة الدولية إلى ليبيا من حيث الحجم والتوجه والاسواق الرئيسية والآثار الاقتصادية والخصائص العامة للسائحين فقد تبين بأن حجم الحركة السياحة الدولـية فى ليبيا منخفض جداً ولا تتمشى مع الاتجاهات الدولية أو الاقليمية. كما تبين عند تفحص مصادر هذه الحركة بأن الدول العربية تأتي فى مقدمة الدول المصدرة للسائحين إلى ليبـيا، تليها المجموعة الاوربية، ثم تأتي المجموعة الامريكية والآسيوية والافريقية بدرجة أقل بكثير من سابقتها. وقد فادت تحليلات حركة السياحة العربية إلى ليبيا إلى الاستنتاج إلى أنهـا فـى الغالـب تمـثل حركة قوة عمل مؤقتة لا علاقة لها بالهدف السياحى أو الانفاق السياحى.

وقـد تبيـن كذلك بأن ضئالة حجم حركة السياحة الدولية وتذبذبها أدى تدنى الدخل السـياحى وظهور ميزان مدفوعات سالب يمثل عبئا على الميزانية العامة ويزيد من اعتماد الدولـة على العائدات النفطية. كما ادى صغر حجم الحركة السياحية أيضا إلى قلة مساهمة هذا القطاع فى استيعاب جزء من الايدى العاملة.

وقـد اسـتنتج من الاحصائيات والبيانات المأخوذة من عينة سياحية دولية فى ثلاث مواقـع متفرقة بأن غالبية السائحون أتت من دول اوربا الغربية وخاصة من إيطاليا والمانيا وبريطانـيا، والـتى غالباً ما احتلت مركز الصدارة تاريخياً فى الدول المصدرة للسائحين إلى ليبيا. وقد تبين كذلك بأن اهم الانماط السياحية هى السياحة التاريخية والثقافية والصحراوية أمـا الانماط الاخرى المرتبطة بالمناخ (مثل السياحة الصيفية وسياحة الشواطئ أو السياحة الشتوية)، أو المرتبطة بالمؤتمرات والمعارض أو الاستشفاء أو المغامرة ... إلى غير ذلك فهى غير موجودة.

كمـا تبيـن كذلك بأن التركيبة العمرية لحركة السياحة تقع بين الفئات العمرية التى تـتجاوز سـن 50 عامـا، أمـا الفئات العمرية الاصغر ذوات الدخول المتوسطة، والاعباء الاجتماعية، الاقل، والتي تفضل الرحلات الفردية، ووسائل المواصلات ومرافق الايواء الاقل تكلفـة، وانماط السياحة المرتبطة بفصل الصيف والشواطئ والرياضة فهى قليلة جداً. وذلك راجـع إلى القصور فى المرافق السياحية الحالية وعدم وجود قدره تنافسية مع دول حوض الـبحر المتوسـط ذات الشـهرة فـى هذه الانماط السياحية. كما استنتج كذلك عدم استغلال خصائص فصل الشتاء الدافئة والتي تستهدفها الفئات العمرية المتقدمة والمتقاعدة الأخذة في النمو والزيادة في الدول الصناعية، والتي تسعى إلى قضاء فصل الشتاء في مناطق دافئة.

وقد اتضح بأن الطابع العام للرحلات السياحية تقع فى شهرى مارس واكتوبر وتأتى فـى شكل مجموعات سياحية متفرقة مستخدمتا وسائل النقل البرى لعدم وجود نقل جوى فى الوقـت الحـالى. كمـا تبيـن بأن اغلبهم قد أقاموا فى فنادق أما وسائل الايواء الاخرى فلم تسـتخدم. ونظرا لقلة الاستعدادات السياحية وانخفاض مستوى الخدمات فإن إقامتهم كانت

قصــيرة وبلغــت حوالى 3 أيام فى الغالب. وهذا يقلل من القيمة الاقتصادية لحركة السياحة الحالية.

أمـــا المشـــاكل والعقـبات التى تواجه السائحين وكذلك القائمين على مرافق الإيواء وشــركات الســفر، والتى تعكس الوضع الحالى للسياحة فى ليبيا وتقف كعراقيل أمام تنمية السياحة والاستثمار فيها فيمكن تلخيصها فى النقاط التالية :-

1- مشــكلة صــعوبة الإجراءات الرسمية سواء تلك المتعلقة بالحصول على التأشيرات أو إجراءات الدخول أو الخروج.

2- عــدم وجود نقل جوى وانخفاض مستوى وسائل النقل الداخلي، وعدم تجهيزها بوسائل الراحة المناسبة التى تقلل من طول الرحلة ومعاناتها.

3- قلـــة مرافق الإيواء وانخفاض تجهيزاتها بالوسائل التى تتطلبها أعباء الحياة المعاصرة وانخفاض مستوى الخدمات المناسبة والمريحة.

4- نقــص الكــوادر البشــرية المدربة والملمة بأساسيات الخدمات السياحية، والتى تجيد المعرفة بأكثر من لغة وذلك فى جميع المرافق المتعلقة بالسياحة.

5- صــعوبة الاتصـــالات السلكية واللاسلكية وهى فى وضع لا يساعد السياحة على النمو والتطور.

6- عــدم توفــر أماكن للإرشاد السياحي التى تتوفر بها المعلومات، والخرائط التوضيحية لمواقـــع الجذب السياحي، وأماكن الإقامة والترويح، وقلة المرشدين السياحيين وعدم كتابة التعليمات والإرشادات، وأسماء الأماكن بلغة أخرى بجانب اللغة العربية.

7- انخفاض مرافق التسلية والترويح بأنواعها.

8- انخفاض المستوى العام للبيئة وكثرة الملوثات البيئية.

9- عــدم الاهــتمام بالمــزارات السياحية وإغلاق بعض المتاحف، وقلة الترميم والحفريات للمواقع الأثرية التاريخية.

10- انخفاض الوعى السياحي العام سواء على المستويات الرسمية أو الشعبية.

أمـــا فيما يخص الطلب السياحى الداخلى والذى درس فى ثلاث مناطق مختلفة هى ؛ بــنغازى ومصــيف سوسة والقرية السياحية بقاريونس، فقد تبين بأنه هناك طلباً سياحياً لا يستهان به سواء كان ذلك الطلب فعليا أو غير معلن.

إلا أن المشــكلة الاساســية فى الوقت الحالى تكمن فى عدم وجود صناعة سياحية فعلــية ومتطورة تستطيع أن تستثمر هذا الطلب وتتعرف على توجهاته، ومن ثم توفر له ما يحــتاجه مــن خدمات مرضية تكفى الشرائح المختلفة، لذلك فإن جزء من هذا الطلب يتوجه

إلى الدول العربية المجاورة والدول الأوروبية، التى تتوفر بها خدمات سياحية متطورة، أما الجزء الآخر من الطلب السياحي فيحجم عن السفر حتى تتوفر فرص أفضل.

وقد اتضح أن العوامل المؤثرة فى الطلب السياحي فى منطقة الدراسة عديدة ومتداخلة سواء كانت ديموجرافية أو اقتصادية أو اجتماعية أو ذات علاقة بالمقصد السياحي.

وقد أشارت إحصائيات الدراسة إلى التأثير الواضح لمتغير التركيب العمرى على حركة السياحة وتوجهاتها سواء فى المصدر أو الوجهة، حيث اتضح بأن أكثر الفئات العمرية نشاطاً سياحياً هى تلك الفئة الواقعة فيما بين 25-29 سنة (أرباب أسر وعزاب) وتتصف هذه الفئة العمرية والفئات الأصغر منها وحتى سن 15 سنة بانخفاض مواردها المالية ومدخراتها ولذلك فهى تميل إلى المشاركة فى النشاطات السياحية الأقل تكلفة ونظراً لكبر حجم هذه الشرائح الشبابية وتميزها بالحركة والحيوية لذلك من واجب الدولة أن توجه عنايتها إلى رفع الحس السياحي لهذه الفئات العمرية ضمن المناهج المدرسية بالإضافة إلى الاهتمام بتطوير سياحة الشباب والمرافق السياحية الرياضية.

أما الفئات العمرية من 40-59 سنة فتعتبر من أهم الفئات فى الطلب السياحي نظراً لاستقرارها الاجتماعي والاقتصادى، كما تشير المؤشرات السكانية إلى أن هذه الفئات العمرية سوف تنمو على حساب الفئات العمرية الشبابية فى العشرين سنه القادمة، حيث أشار التعداد العام لسنة 1995 م إلى أن الفئات العمرية الشبابية الواقعة فيما بين 15-29 سنة تمثل حوالى 35.8 % من إجمالي السكان، ولذلك فإنه من الضرورى الإعداد مسبقاً لاستيعاب هذه الأعداد مستقبلاً، أما الفئات العمرية الأقل مشاركة فى الحركة السياحية فى منطقة الدراسة فكانت فئات الشباب من 15-24 وكذلك الفئات التى تتجاوز 60 سنة.

وبالرغم من أن الأبحاث الحالية فى مجال السياحة والترويح تشير إلى تزايد الحركة السياحية بسبب دخول المرأة مجال العمل وبالتالي مشاركتها فى هذه الحركة، إلا أن نتائج الدراسة تشير إلى أن المرأة لا تتحرك خارج نطاق الأسرة أما مع الزوج أو الأبناء أو الأخوة وذلك راجع إلى طبيعة الثقافة الدينية للمجتمع الليبي وتأثير العادات والتقاليد، كما تبين أن حجم الأسرة الكبير لم يكن ذا أثر سلبي فى حركة الخروج، وذلك راجع إلى طبيعة تكوين الأسرة الليبية ذات الحجم الكبير بصفة عامة، ونستنتج من هذا النمط الأسرى إلى أن الحركة السياحية تميل فى الغالب إلى النمط الأسرى الكبير وما يتطلبه ذلك من مرافق وخدمات تستوعب هذا التوجه، أما فيما يخص الحالة التعليمية للسائحين فى منطقة الدراسة، فإن النتائج التى تم التوصل إليها تشير إلى وجود علاقة بين المشاركة فى حركة السياحة وإرتفاع المستوى التعليمي، وذلك لما للتعليم بطبيعة الحال من علاقة بارتفاع مستوى المعيشة والوعي، وقد أكدت الإحصائيات انخفاض نسبة مشاركة الأميين وإلى عدم وجودها فى مصيف سوسة السياحي والقرية السياحية، هذه العلاقة تقود إلى الاستنتاج بأن الطلب السياحي مستقبلاً سوف يكون أكبر بكثير مما هو عليه حالياً، لأن ليبيا دولة فتية سكانياً وبها أعداد كبيرة من الطلبة فى المدارس والمعاهد والجامعات، والذين سوف يحفزهم مستواهم التعليمي والمعيشي للمشاركة فى حركة الخروج باعداد أكبر.

كما أشارت إحصائيات الدراسة إلى وجود علاقة قوية بين مستوى الدخل ومدى المشاركة فى حركة الخروج، لأن القدرة على تحمل المصروفات السياحية تعتمد على

المدخـرات المتبقية، بعد الانفاقات على متطلبات الحياه اليومية ولذلك فالعلاقة تبدو منطقية بين ارتفاع الدخل وزيادة المشاركة فى حركة السياحة، مما أنعكس سلباً على نسبة مشاركة الطلـبه بصـفة خاصـة وكذلك المتقاعدين فى المشاركة فى الأماكن التى تتطلب مصاريف مرتفعة كما هو الحال فى القرى السياحية.

كمـا تبيـن كذلك بأن حوالى 40.6 % من الذين أحجموا عن المشاركة الفعلية فى الطلب السياحي فى العينة المنزلية كانت أسبابهم اقتصادية، وقد يلجأ البعض إلى التقليل من تأثـير العامل الاقتصادى عن طريق الذهاب إلى الأماكن القريبة أو المفتوحة أو بالإقامة عند الأهل والأقارب.

كمـا أشـارت الإحصـائيات إلى عدم تأثير عمل الزوجة كعامل اقتصادى على نسبة الخـروج وذلـك راجـع إلى انخفاض مشاركة المرأة فى قوة العمل حالياً، وقد بلغت نسبة المرأة العاملة فى العينة المنزلية حوالى 11.4 % من إجمالي العينة، إلا أنه لوحظ بأن نسبة الخـروج بيـن الأسـر التى بها زوجة تعمل أكبر من نسبة ربات البيوت، حيث بلغت نسبة الخـروج فى الأولى 58.3 % وفى الثانية 51.8 %، وهذا مؤشر على احتمالية تأثير عمل المرأة الإيجابي على ظاهرة الخروج مستقبلاً.

أمـا بالنسـبة لـتأثر طبـيعة النشاط الاقتصادى على الخروج فقد تبين بأن غالبية الخروج قد غلب عليها شريحة الموظفين، وهذا راجع بالطبع إلى تركيبة هيكل العمالة الليبية الـذى يسـوده قطاع الموظفين فـى دوائر الدولة المختلفة، أما فئة أصحاب الأعمال فعلى الرغم من صغر حجمها إلا أنها أظهرت بأنها أكثر ميلاً للخروج، كما أشارت الإحصائيات بأن أقـل الفئات مشاركة كانت فئة الطلبة والمتقاعدين على الرغم من توفر أوقات الفراغ إلا أن ظـروفهم الاقتصادية حالت دون المشاركة الواسعة، يضاف إلى ذلك صغر حجمهم السكاني وكثرة ومشاكلهم الصحية.

هـناك أيضاً عدة عوامل أخرى تؤثر على نمط المشاركة وتوجهاتها وعلى التفاعل بين الأسواق السياحية والوجهات المختلفة والتى تتمثل فى الموقع وعوامل الجذب والمسافة والبدائل ونوع الخدمات، وما يترتب عليها من مدة إقامة ومرات تردد ونفقات.

فـالموقع القريـب مـن أسواق سياحية يجذب أعداد كبيرة من السائحين مثل موقع القـرية السـياحية بقاريونس المحاذى لمدينة بنغازى الذى نجح فى جذب أعداد كبيرة من السـائحين من مدينة بنغازى، كما أن القرب من بنغازى ذات الخدمات المتعددة أصبح ميزة للجـذب السـياحي لسـكان المدن الليبية وقراها الأخرى إلى مدينة طرابلس، كما استطاع مصـيف سوسة السياحي أن يجذب زائرين من حوالى 10 مدن ليبية وكانت طرابلس احداها بسبب الموقع المميز القريب من عوامل الجذب الطبيعية والتاريخية المميزة، أيضاً أستطاعت مدينة طرابلس وإقليمها جذب حوالى 25.9 % من أفراد العينة المنزلية بسبب ثقلها السكاني وتعـدد خدماتها، فالموقع الهام وتعدد عوامل الجذب وإمكانية الوصول تقلل من تاثير عامل المسافة على العلاقات المكانية.

ولكن مدة الإقامة، وعدد مرات التردد السياحي، ومن ثم الإنفاق السياحي تعتمد على نـوع الخدمـات السياحية ومدى جاذبيتها. وقد اتضح من نتائج الإحصائيات بأن الخدمات السـياحية فـى أحسن المرافق السياحية المستبينة قد أظهرت عدم رضا الرواد وصنفت فى

الغالب بأنها تتراوح ما بين المتوسطه والمنخفضة. هذه الأمور ادت إلى انخفاض مدة الإقامة والتى أغلبها تتراوح ما بين 1-3 أيام. أما أقصى مدد الاقامة سواء عند الأقارب او الأصدقاء أو فى مرافق الإيواء التجارية كانت فى الغالب 7 أيام بعضها وصل إلى 14 يوم ولكنها قليلة.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن الإقامة فى القرية السياحية أمتدت فى بعض الأحيان إلى 30 يوما، وذلك راجع إلى قرب المسافة من مساكن بعض الزوار وبالتالي يستطيعون الأطمئنان على ممتلكاتهم بصفة دورية وفى أى وقت يشاءون.

كما أشارت النتائج إلى أن أغلب السائحين فى العينة المنزلية الذين يقيمون عند الأقارب والأصدقاء بلغت نسبتهم حوالى 56.8 %، أما المرافق التجارية فقد اقام بها حوالى 39.2 %، أما البقية فقد أقامت فى خيام ووسائل خاصة وكانت نسبتهم حوالى 4.0 % ويرجع سبب عدم استخدام المرافق التجارية إلى قلتها، وارتفاع أسعارها، وتدني خدماتها ومن النتائج الجديرة بالذكر سواء من خلال الاستبيان أو من خلال الملاحظة والمشاهدة بأن هناك عدد لا يستهان به من السائحين يستخدمون الوسائل الخاصة للسفر والإقامة سواء فى سهل بنغازى، أو فى الجبل الأخضر، مما يعرض النظام البيني الحساس إلى التلف والدمار لذلك فإنه من الضرورى إنشاء أماكن محدودة لبناء الخيام، ومسارات محددة للسيارات لحماية هذه المناطق من التلف والتلوث.

وقد خلص الباحث فى النهاية من خلال التحليلات والدراسات المختلفة للمقومات السياحية، وحركة السياحة الدولية والداخلية والمشكلات التى تواجهها وبعض التوقعات المستقبلية إلى اقتراح خطة تصورية شاملة نابعة من الامكانيات والقدرات المتوفرة فى البلاد. وقد استهل هذه الخطة التصورية بمقترح يهدف إلى تقسيم البلاد إلى اقاليم سياحية مختلفة تمكن المحللين والمخططين من الالمام بمقومات كل اقليم على حده ومعرفة ما يمكن استغلاله فى الوقت الحالى ومعرفة الامكانيات الاخرى التى قد تستخدم فى وقت لاحق.

وقد اعتمد الباحث فى تقسيمه البلاد إلى عدة اقاليم سياحية على الاسس التالية :

1- تجانس جغرافى ومناخى نسبى.
2- وجود مركز حضرى واحد على الاقل.
3- توفر بعض مقومات الجذب السياحى.
4- الارتباط بالسوق ببعض وسائل النقل الجيدة.

وبما أنه قد اتضح بأن صناعة السياحة فى ليبيا لا تزال فى مراحلها الاولى، ولا تزال البينية التحتية والخدمية السياحية غير معدة لاستقبال اعدد كبيرة من السائحين، فقد اوصى الباحث بخطة مكونه من مرحلتين إحداهما متوسطة الاجل والاخرى طويلة الاجل.

كما أوصى الباحث ايضا بعدم القفز عبر المراحل أو التسرع فى تنمية المقومات الطبيعية أو البشرية، تقليلاً للتاثيرات السلبية التى قد تنجم عن تنمية هذا القطاع.

وقـد رأى الباحـث التركيز أثناء الخطة المتوسطة الاجل على تنمية وتطوير حركة السياحة الداخلية. أما فيما يخص السياحة الدولية فقد اقترح الباحث التركيز على الاسواق التقليدية وتحسين الوضع الراهن لمرافق الايواء، والنقل، والمواصلات والخدمات السياحية. أمـا فـيما يخـص الخطـة طويلة المدى فقد أوصى الباحث بالاستمرار فى تنمية السياحة الداخلـية مـع التوسع المقتن فى السياحة الدولية عن طريق التوجه إلى اسواق جديدة فى اوربـا وافريقـيا وآسـيا واسـتراليا، بالإضافة إلى تنمية أنماط سياحية أخرى فى الاقاليم المخـتلفة والتركـيز علـى سـائحى الدخول المرتفعة. ويرافق هذا التوسع تجهيز واعداد المرافق الخدمية والبشرية لاستقبال هؤلاء السياح بافضل الوسائل الممكنة.

وأهم محاور هذه الخطة تتمثل فى :

1- تطوير البنية التحتية والخدمية بما يتناسب مع طلبات السائحين.

2- تطوير وسائل النقل والمواصلات.

3- تطبيق قوانين حماية البيئة فى كافة ارجاء البلاد، وتقليل الملوثات بأنواعها.

4- الاهتمام بالمزارات التاريخية والمتاحف وصيانتها وحمايتها.

5- الاهتمام بالاعلام السياحى داخلياً ودولياً.

6- تطويـر تسـهيلات الايواء والتوسيع فيها وتجهيزها بكل ما تتطلبه من خدمات للراحة والترفيه.

وقد أوصى الباحث بتمويل مشاريع التنمية السياحية من المصادر العامة والخاصة، أمـا المصـادر الدولـية فيمكـن الاعتماد عليها فى صورة التدريب والتأهيل، وفى عمليات التسـويق والبحوث الخاصة بتنمية السياحة. كما يمكن الاستفادة من خبرات بعض الهيئات فـى صيانة وترميم بعض المواقع الأثرية. أما ادارة عمليات التنمية السياحية فيرى الباحث بأن تتدخل الدولة بصورة مباشرة فى الادارة الفعلية للسياحة، بجانب مساهمة لقطاع الخاص تحت البرنامج الوطنى العام لتنمية السياحة.

المراجع العربية



قائمة المراجع العربية

الكتب:

1- ابوالقاسم محمد العزابى، (1995)، الجماهيرية دراسة فى الجغرافيـا،(483-544)، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والاعلان، سرت.

2- ـــــــــــ، (1981)، الطرق والنقل البرى والتعبير الاجتماعى والاقتصادى فى الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية، المنشأة الشعبية للنشر والتوزيع والاعلان، طرابلس.

3- باترك لافرى، (1978)، جغرافية الترويج، ترجمة محبات إمام الشرابى، دار الفكر العربى، القاهرة.

4- جمال حمدان، (1976)، الجمهورية العربية الليبية، دراسة فى الجغرافيا السياسية عالم الكتب، القاهرة.

5- حافظ ستهم، وحسونه المزابى، وحسين الديماس، ودرة محفوظ عامر،(1993)، القطاع السياحى فى تونس الحصيلة والآفاق المستقبلية، دار سراس للنشر، تونس.

6- خالد رمضان، (1995)، الترب الليبية (مكونتها، تصنيفها، خواصها، إمكانيتها الزراعية)، الهيئة القومية للبحث العلمى، طرابلس.

7- حسين كفافى، (1991)، رؤية عصرية للتنمية السياحية (فى تنمية الاقاليم فى الدول النامية)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة.

8- جوده حسنين جوده، (1973)، أبحاث فى جيمورفولوجية الاراضى الليبية، منشورات الجامعة الليبية كلية الآداب بنغازى.

9- روبنسون.هـ، (1985)، جغرافية السياحة، الجزء الأول، ترجمة محباب إمام، دار المعرف، القاهرة.

10- زاهى بشير المغيربى، (1994)، المجتمع العربى والتحول الديمقراطى فى ليبيا، دار الامين للشنر والتوزيع، القاهرة.

11- زاهى بشير المغيربى، و مصطفى خشيم، (1991)، تنمية الصادرات الليبية الهيئة الوطنية للبحث العلمى، مركز العلوم الاقتصادية، بنغازى.

12- زهير عبدالله حسن، (1991)، القطاع السياحى فى المغرب، شركة البيادر للنشر والتوزيع، الرباط.

13- سالم محمد الزوام، (1995)، الجبل الأخضر : دراسة فى الجغرافيا الطبيعية، منشورات جامعة قاريونس، بنغازى.

14- سعد خليل القزيرى، (1977)، تنمية السياحة البحرية، وتخطيها، بحث مقدم فى ندوة السياحة فى ليبيا، الامكانيات والمقومات 15-16-97 بنغازى.

15- سعد خليل القزيرى، (1995) الجماهيرية، دراسة فى الجغرافيا، 395-482، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والاعلان، سرت.

16- سميرة كامل محمد، (1996)، التخطيط من أجل التنمية، المكتب الجامعى الحديث، الاسكندرية.

17- صلاح الدين عبدالوهاب، (1988)، تخطيط الموارد السياحية، مطابع دار الشعب القاهرة.

18- عبدالرحمن سليم، (1991)، التنمية الاقتصادية والاجتماعية من خلال العمل السياحى، وزارة السياحة، القاهرة.

19- عبدالعزيز طريح شرف، (1996)، جغرافية ليبيا، مركز الاسكندرية للكتاب، الاسكندرية.

20- عبداللطيف محمود البرغوثى، (1971)، التاريخ الليبي القديم، من اقدم العصور حتى الفتح الاسلامى، منشورات الجامعة الليبية، بيروت.

21- عبدالفتاح مصطفى غنيمه، (1999)، الآثار البيئية للتدفق السياحى فى مصر دار العلوم العلمية، الاسكندرية.

22- عمر ابراهيم الفتحلى، (1979)، إتجاهات التنمية السياسية فى ليبيا، المؤسسة الدولية للنشر والمعلومات، قطر.

23- عياد مقيلى، (1995)، الجماهيرية دراسة فى الجغرافيا، (145-204) الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والاعلان، سرت.

24- طه باقر، (1968)، ليبيا فى التاريخ، (1-41) المؤتمر التاريخي 16-33 مارس 1968، كلية الآداب الجامعة الليبية، بنغازى.

25- فاروق عبدالعظيم أحمد، عبدالمرضى حامد عزام، ويحى سعد زغلول، (1982)، مقدمة فى طرق البحث الاحصائى وتحليل الظواهر، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية.

26- فتحى أحمد الهرام، (1995)، الجماهيرية دراسة فى الجغرافيا، (93-144)، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والاعلان، سرت.

27- فتحى عبدالله فياض، (1983)، مبادئ الاحصاء الجغرافى، المنشأة العامة للنشر والتوزيع والاعلان، طرابلس.

28- كرستيان برايد وولف، (1993)، أزهار من قورينا، ترجمة الهادى مصطفى ابولقمة، منشورات قاريونس، بنغازى.

29- ماجده محمد جمعه، (2000)، جغرافية مصر السياحية، مطابع التوحيد، القاهرة.

30- محمد الفتحى بكير محمد، (2001)، جغرافية مصر السياحية، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية.

31- محمد المبروك المهدوى، (1990)، جغرافية ليبيا البشرية، منشورات جامعة قاريونس، بنغازى.

32- محمد شكرى غانم، (1995)، الجماهيرية دراسة فى الجغرافيا، (689-737) الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والاعلان، سرت.

33- محمد خميس الزوكه، (1996)، صناعة السياحة من المنظور الجغرافى، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية.

34- ــــــــــــــ، (1991)، التخطيط الاقليمي وابعاده الجغرافيه، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية.

35- محمد صبحى عبدالحكيم، وحمدى احمد الديب، (1995)، جغرافية السياحة، مكتبة الانجلو المصرية القاهرة.

36- محمد عبدالجليل ابو سنينه، (1991)، تنمية الصادرات الليبية، الهيئة القومية للبحث العلمى، مركز العلوم الاقتصادية، مطابع الثورة، بنغازى.

37- محمد عبدالعزيز عجميه، وصبحى تادرس ومدحت محمد العقاد، (1983)، مقدمه فى التنمية والتخطيط، دار النهضة العربية، بيروت.

38- محمــود كــامل، (1975)، الســياحة الحديثة، علما وتطبيقا، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة.

39- منصــور محمــد البابور، (1995)، غدامس التحضر والقاعده الاقتصادية، منشورات جامعة قاريونس، بنغازى.

40- ناصر عبدالله صالح، ومحمد محمود الريانى، (1979)، الجغرافية الكمية والاحصائية، اسس وتطبيقات، دار الفنون، جده.

41- نقــولا زيــاده، (1958)، محاضـــرات فـــى تـــاريخ ليبيا من الاستعمار الايطالى إلى الاستقلال، معهد الدراسات العالمية، الجامعة العربية، القاهرة.

الدوريات والنشرات :

1- إجــلال راتــب القــيلى، وآخــرون، (1998)، اقتصـــاديات القطاع السياحي فى مصر وانعكاســاتها على الاقتصاد القومى، سلسة قضايا التخطيط والتنمية رقم (124) معهد التخطيط القومى، جمهورية مصر العربية، القاهرة.

2- حسن محمد حسن ومجدى عبدالحميد الرسى، (1988)، السياحة والتنمية السياحية فى منطقة الغردقة " دراسة جغرافية "، سلسلة دراسات الشرق الاوسط، (48) جامعة عين شمس، القاهرة.

3- حمــدى احمد الديب، (1987)، المناخ والاستجمام، نشرة قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة المنيا، العدد الثالث.

4- صــلاح الديــن عبدالوهاب، (1994)، السياحة المصرية فى ضوء التحديات الراهنه، مجلة البحوث السياحية، العدد الحادى عشر.

5- عبدالحمــيد فــرغلى دهــيس، (1994)، التنمــية الســياحية حتى عام 2000، وزارة السياحة، مجلة البحوث السياحية العدد 11 يناير.

6- عــايده بشــاره، (1981)، الســياحة والترفيه كإتجاه معاصر فى الدراسات الجغرافية، مجلة الجمعيه الجغرافية المصرية العدد 13، السنة العاشرة، القاهرة.

7- طــه عبدالعليم رضوان، (1992)، المنتجعات السياحية الجديدة بساحل مصر الشمالى الغربى : دراسة تطبيقية على مركز مارنيا العلمين، نشرة دورية محكمه بصددها قسم الجغرافيا بكلية البنات، جامعة عين شمس، القاهرة.

8- محمــد صــدقى الغمــاز، (1997)، التنمية السياحية فى محافظة شمال سيناء، دراسة جغرافية، مجلة الجمعيه الجغرافية المصرية الجزء الثانى العدد 30.

9-ـــــــــــــ، (1994)، جغرافــية شرم الشيخ السياحية سلسلة دراسات الشرق الاوسط (159)، جامعة عين شمس، القاهرة.

10-ـــــــــــــ، (1989)، اتجاهات حركة السياحة الدولية إلى مصر(1965-1988) دراســة فــى جغرافــية الســياحة، سلسلة دراسات الشرق الاوسط (77) جامعة عين شمس، القاهرة.

11- ناريمــان درويش، (1999)، المقومات الجغرافية السياحية فى محافظة المنيا، مجلة الجمعية الجغرافية المصرية الجزء الثانى العدد 34.

الرسائل الجامعية :

1- إبراهيم عبدالعزيز الشناوى (1996)، جغرافية السياحة فى منطقة قناة السويس ،رسالة ماجستير – غير منشورة – قسم الجغرافيا كلية الآداب، جامعة الاسكندرية، الاسكندرية.

2- إيلين وهيب اقلاديوس، (1992)، السياحة على سواحل البحر الأحمر، رسالة دكتوراه – غير منشورة – كلية الآداب جامعة عين شمس، القاهرة.

3- تهانى حسين أحمد، (1993)، دراسة التنمية السياحية فى محافظة البحر الأحمر بالتطبيق على أحد مناطق الساحل الغربى، رسالة ماجستير – غير منشورة – قسم السياحة كلية السياحة والفنادق، جامعة حلوان، القاهرة.

4- جهان أبوبكر الصاوى، (1997)، السياحة الدولية ومشكلاتها فى الاسكندرية، رسالة ماجستير – غير منشورة – قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة الاسكندرية، الاسكندرية.

5- حسن على محمد حسن، (1975)، السياحة فى جمهورية مصر العربية " دراسة فى الجغرافيا الاقتصادية " رسالة ماجستير – غير منشورة – قسم الجغرافيا كلية الآداب جامعة الاسكندرية، الاسكندزية.

6- حسين مسعود مصباح أبومدينه، (1995)، الموانى الليبية دراسة فى الجغرافيا الاقتصادية، رسالة ماجستير – غير منشورة – قسم الجغرافيا كلية الآداب، جامعة القاهرة القاهرة.

7- حمدى أحمد إبراهيم، (1985)، المصايف المصرية الشاطئية، رسالة دكتوراه، غير منشورة – قسم الجغرافيا كلية الآداب جامعة القاهرة، القاهرة.

8- خلف جاسم الدحلاوى، (1978)، جغرافية السياحة فى العراق، رسالة دكتوراه – غير منشورة – قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة الاسكندرية، الاسكندرية.

9- زينب محمد المكى ابوزيد، (1996)، المصايف والمنتزهات فى منطقة بنغازى دراسة فى جغرافية السياحة الداخلية، رسالة ماجستير – غير منشورة – قسم الجغرافيا كلية الآداب جامعة قاريونس، بنغازى.

10- سلوى محمد مرسى فهمى، (1987)، الاهمية الاقتصادية والاجتماعية لتنمية السياحة فى مصر، رسالة دكتوراه – غير منشورة – كلية الاقتصاد والعلوم السياسية جامعة القاهرة.

11- ————، (1979)، تخطيط السياحة في جمهورية مصر العربية، رسالة ماجستير – غير منشورة – كلية الاقتصاد والعلوم السياسية جامعة القاهرة.

12- سهى محمد عبدالوهاب عبدالمنعم، (1995)، أثر الطلب السياحى الخارجى على التنمية السياحية، رسالة ماجستير – غير منشورة – قسم السياحة كلية السياحة والفنادق، جامعة حلوان، القاهرة.

13- عبير أحمد عطيه، (1997)، حجم الحركة السياحية فى مصر مقارنة بامكانياتها السياحية، رسالة ماجستير – غير منشورة – كلية السياحة والفنادق جامعة الاسكندرية الاسكندرية.

14- غادة على حمد، (1995)، العوامل المؤثرة فى إختيار المقصد السياحى، رسالة ماجستير – غير منشورة – قسم السياحة كلية السياحة والفنادق، جامعة حلوان، القاهرة.

15- فتحية عبدالسلام، (1991)، الجغرافيا السياحية بمحافظة الفيوم، رسالة ماجستير – غير منشورة – قسم السياحة، كلية السياحة والفنادق، جامعة حلوان، القاهرة.

16- ليلى حسن أمين الافندى، (1983)، القاهرة ومصر الوسطى : دراسة فى جغرافية السياحة، رسالة دكتوراه – غير منشورة – قسم الجغرافيا، كلية البنات جامعة عين شمس القاهرة.

17- ماجده إبراهيم عامر، (1994)، التركيب الاقتصادى للسكان فى ليبيا، رسالة دكتوراه – غير منشورة – معهد البحوث والدراسات الافريقية جامعة القاهرة، القاهرة.

18- ماجى أحمد محمد خليل، (1992)، النماذج الاحصائية لتقدير الطلب على السياحة، رسالة ماجستير – غير منشورة – قسم الاحصاء كلية النجارة جامعة عين شمس، القاهرة.

19- نهاد نجيب محمد الطرابيش، (1996)، اقتصاديات صناعة السياحة فى مصر : دراسة مقارنة مع إشارة خاصة عن السياحة العلاجية فى مصر، رسالة ماجستير – غير منشورة – جامعة عين شمس القاهرة.

20- نفين حلوانى محمد سيد، (1995)، البيئة السياحية فى واحة سيوه، رسالة ماجستير – غير منشورة – قسم السياحة كلية السياحية والفنادق، جامعة حلوان، القاهرة.

21- هاله حامد عبدالحميد، (1999)، دور المنظمة العالمية للسياحة WTO فى تنمية السياحة الدولية فى الدول النامية، رسالة دكتوراه – غير منشورة – قسم السياحة كلية السياحية والفنادق، جامعة حلوان، القاهرة.

22- ونيس عبدالقادر الشركسى، (1990)، تقييم مخطط مدينة بنغازى 1966 – 2014، رسالة ماجستير – غير منشورة – قسم الجغرافيا كلية الآداب جامعة قاريونس بنغازى.

الهيئات العامة :

1- أمانة التخطيط، (1994)، الاحصاء العام للسكان، (1984)، مصلحة التعداد والاحصاء، طرابلس.

2- ـــــــــ، (1985)، خطة التحويل الاقتصادى والاجتماعى (81-86) أمانة التخطيط ، طرابلس.

3- ـــــــــ ، (1980)، المجموعة الاحصائية، مصلحة التعداد والاحصاء، طرابلس.

4- ـــــــــ ، (1980)، خطة التحويل الاقتصادى والاجتماعى، أمانة التخطيط طرابلس.

5- ـــــــــ، (1979)، الاحصاء العام للسكان (73)، مصلحة التعداد والاحصاء، طرابلس.

6- ـــــــــ، (1977)، المجموعة الاحصائية، مصلحة التعداد والاحصاء، طرابلس.

7- ـــــــــ ،(1975)، المجموعة الاحصائية، مصلحة التعداد والاحصاء، طرابلس.

8- ـــــــــ ، (1972)، المجموعة الاحصائية، مصلحة التعداد والاحصاء، طرابلس.

9- ـــــــــ ، (1969)، المجموعة الاحصائية، مصلحة التعداد والاحصاء، طرابلس.

10- ـــــــــ ، (1968)، المجموعة الاحصائية ، مصلحة التعداد والاحصاء.

11- بنك ليبيا المركزى، (1970)، النشرة الاقتصادية، إدارة البحوث الاقتصادية والاحصاء، مايو يونيه العدد 3 طرابلس.

12- جامعة الدول العربية،(1990)، المجموعة الاحصائية العربية الموحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا، العدد الثالث، القاهرة.

13- الخطوط الجوية العربية الليبية، (1995)، التقدير السنوى، طرابلس.

14- اللجنة الشعبية العامة للاعلام والثقافة، (1999) ليبيا الثورة فى ثلاثون عاما بين التحولات الاقتصادية والاجتماعية، طرابلس.

15- ـــــــــ، (1994) ليبيا الثورة فى خمسة وعشرون عاما بين التحولات الاقتصادية والاجتماعية، طرابلس.

16- اللجنة الشعبية العامة للسياحة، (1999)، المخطط العام لتنمية السياحة بالجماهيرية العظمى (99-2003)، سرت.

17- اللجنة الشعبية العامة للسياحة، (1998)، احصاليات السياحة الدولية – غير منشورة – قسم الدراسات، سرت.

18- ــــــــــــــــــ، (1995)، لائحة منح التراخيص للشركات والتشاركيات ووكالات السفر لمزاولة بعض خدمات السفر، أمانة السياحة، سرت.

19- مصرف ليبيا المركزى، (1977)، تطور السياحة فى الجماهيرية خلال الفترة 1969 – 1976 م، النشرة الاقتصادية، إدارة البحوث الاقتصادية والاحصاء، طرابلس.

20- المركز العربى لدراسات المناطق الجافة والاراضى القاحلة، (1984)، مشروع دراسة منتزه وادى الكوف الوطنى التقرير النهائي، دمشق.

21- المكتب الوطنى الاستشارى، (1990)، دراسة المسح السياحى الشامل، الجزء الثالث، الهيئة العامة للسياحة، طرابلس.

22- ــــــــــــــــــ، (1981)، مخطط التنمية السياحية، الجزء الأول، مسح الامكانيات السياحية، الهيئة العامة للسياحة، طرابلس.

23- مصلحة الارصاد الجوى، إحصائيات مناخية غير منشورة، طرابلس.

24- هيئة الأمم المتحدة، (1993)، قرارات مجلس الأمن، 1992، مجلس الأمن الوثائق الرسمية السنة الرابعة والأربعون نيويورك الأمم المتحدة.

25- الهيئة الوطنية للمعلومات والتوثيق، (1999)، الكتيب الاحصائى، طرابلس.

26- ــــــــــــــــــ، (1998)، النتائج النهائية للتعداد العام للسكان، طرابلس.

27- ــــــــــــــــــ، (1998)، الكتيب الاحصائى، طرابلس.

المصادر الكارتوجرافية :

1- أمانة التخطيط، (1978)، الاطلس الوطنى الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية مصلحة المساحة، طرابلس.

2- اللجنة الشعبية العامة للتعليم، (1985)، الاطلس التعليمي، أمانة التعليم، طرابلس.

3- مؤسسة سعيد الصايغ، (1973)، اطلس سوريا والعالم، دمشق.

4- British Admiralty Charts, (1992), Taunton, U. K.

المراجع الأجنبية



REFRENCES

Books

1- Abdussalam, A.S.,(1983),External Forces, Economic Development and Regional Inequality in Libya., Ph.D. Dissertation., University of Oklahoma.

2- Ashworth, G.J., and Goodall,B., (1990), Marketing Tourism Places., London: Routledge.

3- Bodlender, J., et al., (1991), Developing Tourism Destinations., Essex: longman.

4- Boniface,B.G and Cooper, C.P., (1990), The Geography of Travel and Tourism., Oxford : Heinemann Professional Pub.

5- Bryden,J., (1973), Tourism and Development :A Case study of the commonwealth Caribbean., New York: Cambridge University Press.

6- Bull, A., (1991), The Economics of Travel and Tourism Melbourne: Pitman.

7- Bulugme,H.M., (1968), Benghazi Through The ages, Tripoli: Dar-Maktabat Al-Fikr.

8- Burkart, A.J, and, Medlik, s., (1981), Tourism : Past, Present, and Future, London: Heinemann Professional.

9- Colt man, M.M., (1989)., Tourism Marketing., New York : Van Nostrand Reinhold.

10- Cooper, C., Fletcher, J., Gilbert, D., and Wanhill, S., (1993), Tourism Prineiples and Practice., Essex: Longman.

11- Dicke, P.V.G, (1998), Embracing and Managing Change in Tourism : New York : Routledge.

12- Edgell, D.L.(1990), International Tourism Policy, New York : Van Nostrond Reinhold.

13- El Fathaly, O., Palmer, M., and chackerian(1977), Political Development and Bureaucracy., Toronto : Lexington Books.

14- Frechtling, D.C., (1996), Practical Tourism Forecasting.,Oxford : Butter worth – Heinemann.

15- Gee, C.Y., Makens, J.C., and Choy, D.J.L, (1989), The Tourism Industry., New York : Ran Nostrand Reinhold.

16- Good all, B, and Geogory, A, (1990), Marketing in The Tourism Industry : The Promotion of Distention Regions, New York : Routledge.

17- Gurney, J., (1996), Libya : The Political Economy of Oil., Oxford : University Press.

18- Harssel, J.V., (1994), Tourism : An Exploration, New Jersey : Prentice Hall.

19- Holder, J.S, (1997), Managing Tourism., (278-285), Oxford : Longman.

20- International Bank for Reconstruction and Development,(1960). The Economic Development of Libya. Oxford : Oxford University Press.

21- Inskeep, E., (1991), Tourism Planning: An Integrated and Sustainable Development Approach., New York : Van Nostrand Renhold.

22- Ioannides, D., and Delobage, K.G., (1998), The Economic Geography of Tourist Industry., London : Routledge.

23- Jafari, J., (1973), Role of Tourism on Socio-Economic Transformation of Developing Countries., Master's Thesis, Cornel University.

24- Khader, B., and El Witati, (1982), The Economic Development of Libya, London: Croom Helm.

25- Khadduri, M., (1963), Modern Libya : Study in Political Development, Baltimore: The John's Hopkins Press.

26- Lanfant, M.F, Allcock, J.B and Bruner, E., (1995), International Tourism : Identity and Change., London : Sage.

27- Lavery, P. (1974), Recreational Geography., New York : John Wiley and Sons.

28- Laws, E. Funkoner, B and Moscardo, G., (1998), Embracing and Managing Changing in Tourism, New York : Routledge.

29- Law, C.M., (1994), Urban Tourism, New York : Man Sell.

30- Lea, J., (1988), Tourism and Development in The Third world, New York : Routledge.

31- Lickorish, L. J., (1994), Developing Tourism Destination, Policies and Prospective, London : Longman.

32- Lickorish, L.J. and Jenkins, C.L.,(1997), An Introduction to Tourism, Oxford : Bulterworth Heinemann.

33- Mathieson, A., and Wall, G., (1982), Tourism Economic, Physical and Social Impacts., New York : Longman.

34- McIntoch, R., and Gupta, S., (1995), Tourism : Principles, Practices and Philosophies, New York : John Wily and Sons Inc.

35- Medlik, S., (1997), Managing Tourism, Oxford : Longman.

36- Middle east Economic Hand Book (1998), London : Euromomte Publication Limited.

37- The Middle East and North Africa (1999) Forty Fifth Edition, London : Europe Publication Limited.

38- Mieozkowski, Z., (1990), World Trend in Tourism and Recreation., New York : Peter lang.

39- Mill, R.C., (1990), Tourism, The International Business., New Jersey : Prentic- Hall International Ine.

40- Nachmias, D. and Nachmias, C., (1987), Research Methods in the social Sciences., New York : St Martin's Press.

41- Opperman, M. and Chon Kye-Song,(1997), Tourism in Developing countries., London : International Thomson Pub.

42- Pearce, D., (1995), Tourism Today a Geographical Analysis., Essex: Longman.

43- __________, (1989), Tourist Development., London : Longman.

44- Pearce, P.L., (1982), The Social Psychology of Tourist Behavior., New York : Pergamon.

45- Penrose, E., Allan, J.A., and Mclachlan, (1970), Agriculture and The economic Development of Libya, Joint Research Project on Libya., Libyan University – London University.

46- Pigram, S., (1983), Outdoor Recreation and Resource Management., New York : St. Martin's Press.

47- Poon, A., (1993), Tourism Technology and Competitive Strategies., Trowbridge Redwood Books.

48- Ravenseroft, N., (1992), Recreation Planning and Development., London: Macmillan.

49- Terms, K., (1996), Foundation of Tourism., New Jersey : Prentice Hall.

50- Ryan, C., (1995), Researching Tourist Satisfaction : Issues, Concepts, Problems., London : Routledge.

51- Silk, J., (1979), Statistical concepts in Geography., London : George Allen & Unwin.

52- Smith,L.J.S., (1995), Tourism Analysis : A Handbook., Essex: Longman.

53- Smith, V.L., and Eadington, (1992), Tourism Alternatives: Potentials and Problems in The Development of Tourism., Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

54- Theobald, W.F., (1998), Global Tourism., Boston : Butter Worth Heinemann.

55- United Nations, (1999), Statistical Yearbook., New York : United Nations.

56- United Nations, (1998), Statistical Yearbook., New York : United Nations.

57- United Nations, (1996), Statistical Yearbook., New York : United Nations.

58- United Nations, (1990), Statistical Yearbook., New York : United Nations.

59- Veal, A.J., (1992), Research Methods For Leisure and Tourism., London: Longman.

60- Wahab, S., and Pigman, J., (1997), Tourism Development and Growth : The Challenge of Sustainability., London : Routledge.

61- World Tourism Organization, (1976), Hand- Book of Market Research Methods., Madrid.

62- ______________________, (1976), Hand- Book on Tourism Forecasting Methods., Madrid.

63- ______________________, (1976), Hand- Book on Sampling Methods Applicable To Tourism Statistics., Madrid.

64- Wright, J., (1969), Libya., London : Ernest Benn Limited.

Periodicals

1- Agarwal, S., (1997), "The Resort Cycle and Seaside Tourism : an Assessment of Its Applicability and Validity"., Tourism Management, Vol.18, No.2, pp 65-63.

2- Ankomah, P.K., and Gompto, J.L., (1990), " Unrealized Tourism Potential; The Case of Sub Saharan Africa"., Tourism Management., Vol.11, No.1. pp 11-27.

3- Boerjan, B., (1994) " Measuring Attitudes For Tourism Marketing Strategies.", Tourism Review.,No3, pp. 86-93.

4- Bramweell, B., and Lane, B., (1993), " Sustainable Tourism : An Evolving Global Approach"., Journal of Sustainable Tourism., Vol.1,No.1, pp1-5.

5- Britton, R., (1979), " The Image of the Third World Tourism Marketing"., Annals of Tourism Research., Vol. 6, No.3, pp. 318-329.

6- Burns, P.,and Cooper, C., (1997), " Yemen: Tourism and A Tribal – Marxist Dichotomy"., Tourism Management.,Vol.18, No.8, pp.555-563.

7- Butler, R.W., (1980), " The Concept of A Tourism Area Cycle of Evolution : Implication for Management of Resources"., Canadian Geographer., Vol.24, No.1, pp.5-12.

8- D,Amore, L.J.,, (1992) " Promoting Sustainable Tourism : The Canadian Approach"., Tourism Management., Vol.13,No.3, pp. 258-265.

9- Demars, S.,(1979), " British Contribution to American Seaside Resorts"., Annals of Tourism Research., Vol.6, No.3, pp. 285-293.

10- Dilsaver, L., (1979), " Roles for Geographers in The International Tourism Industry "., Annals of Tourism Research., Vol.6, No.3, pp. 273-284.

11- Dove, J., (1995), " China's Growing Tourist"., Geographic Review., Vol.8, No.3, pp.2-6.

12- Dowling, R., (1993), "An Environmentally – based- Planning Model for Regional Tourism Development.", Journal of Sustainable Tourism., Vol.1, No.1, pp.17-38.

13- Getz, D., (1992), " Tourism Planning and Destination Life-Cycle.", Annals of Tourism Research.,Vol.19, No.4, pp.752-770.

14- Alipour, H., (1996) " Tourism Development Within Planning Paradigm: The Case of Turkey.", Tourism Management., Vol.17, No.5, pp. 367-377.

15- Helleiner, F., (1979)., " Applied Geography in the Third World Setting: A Research Challenge"., Annals of Tourism Research., Vol.6, No.3, pp.330-350.

16- -Hinch, T.D., (1996) " Urban Tourism: Perspective on Sustainability"., Journal of Sustainable Tourism., Vol.4, No.2, pp.95-110.

17- Hunter C.J., (1995), " On the Need to Re-conceptualize Sustainable Tourism Development "., Journal of Sustainable Tourism., Vol.3,No.3, pp.155-166.

18- International Tourism Quarterly., (1972), Regional Report NO.7: North Africa No.4,PP19-30.

19- Inskeep, E., (1988), " Tourism Planning: An Emerging Specialization"., Journal of The American Planning Association., Vol.54, No.3, pp. 360-372.

20- Ionnides, D., (1995), " Planning for International Tourism in Less Developed Countries: Toward Sustainability"., Journal of Planning Literature., Vol.9, No.3, pp.235-254.

21- Kentsch, J. L. and Var, T., (1976) "Tourism and Recreational Facility Development "The Tourist Review N.4 Oct. Dec. pp. 4-12.

22- Lumsdon, L.M, and Swift, J.S., (1998), " Ecotourism at a Crossroads: The Case of Costa Rica"., Journal of Sustainable tourism, Vol.6, No.2, PP155-187.

23- Mitchell, L.S., (1979), " The Geography of tourism "., Annals of tourism Research., Vol.6, No.3, PP235-244.

24- Page, P.S and Thorn, K.J, (1997), " Toward Sustainable Tourism Planning in New Zealand : Public Sector Planning Responses"., Journal of Sustainable Tourism., Vol.5, No.1,PP59-77.

25- Pearce, D., (2000), " Tourism Plan Reviews : Methodological Consideration's and Issues From Samoa"., Tourism Management., Vol.21, No.2, pp.191-203.

26- ________., (1979), " Toward a Geography of Tourism ".,Annals of Tourism Research., Vol6, No.3, pp. 245-272.

27- Sharaiha, Y.M and Collins, P.Q., (1992), "Marketing Jordan as a Tourist Destination", Tourism Management., Vol.13, No.1, pp.64-70.

28- Tosun, C. and Jenkins, C.L, (1996), " Regional Planning Approaches to Tourism Development : The Case of Turkey"., Tourism Management, Vol.17, No. 17, PP.519-531.

29- Waitt, G., (1996), "Marketing Korea as an International Tourist Destination, Tourism Management., Vol.17, No.2, PP113-121.

30- Yefremev, Yu,K,(1975), " Geography and Tourism "., Soviet Geography., Vol.16, PP.205-216.

الملاحـــق



قائمة الجداول



ملحق (1.2) المتوسطات الشهرية لدرجات الحرارة المئوية العظمى والرطوبة النسبية لبعض المواقع المختارة في ليبيا

محطة الارصاد	المتوسطات	يناير	فبراير	مارس	ابريل	مايو	يونيو	يوليو	أغسطس	سبتمبر	اكتوبر	نوفمبر	ديسمبر
طرابلس 1919-1975	نهاية عظمى	17.1	18.5	20.4	23.4	26.0	29.3	30.8	31.5	30.6	27.5	27.3	18.7
	رطوبة نسبية	64	62	62	61	62	63	65	65	65	63	62	64
العزيزية 1919-1975	نهاية عظمى	17.8	20.0	23.1	27.0	30.8	35.2	36.0	37.0	34.8	29.8	24.5	19.1
	رطوبة نسبية	65	63	59	52	44	46	47	50	54	59	61	66
غريان 1919-1975	نهاية عظمى	11.9	14.2	17.5	22.0	26.6	31.2	32.7	32.8	29.4	24.7	19.1	13.5
	رطوبة نسبية	62	58	54	48	42	35	35	37	46	53	57	65
مزده 1950-1965	نهاية عظمى	16.4	19.3	23.1	27.2	31.7	36.2	35.1	37.4	34.0	28.6	23.7	18.1
	رطوبة نسبية	57	51	45	40	36	31	31	37	44	49	51	57
اجدابيا 1994-1978	نهاية عظمى	17.6	19.4	22.0	25.3	33.4	33.4	32.1	32.8	31.9	28.8	23.8	19.3
	رطوبة نسبية	72	68	61	55	52	53	64	68	62	62	67	71
بنغازي 1962-1975	نهاية عظمى	17.7	18.1	20.4	22.3	24.7	27.6	28.8	29.0	27.9	26.1	23.3	29.9
	رطوبة نسبية	73	69	67	68	70	73	81	80	75	75	72	73
المرج 40-19 75-56	نهاية عظمى	15.8	16.6	19.9	24.3	28.4	31.5	31.5	31.6	31.1	28.2	23.5	17.9
	رطوبة نسبية	69	63	61	53	46	46	52	56	53	55	61	70
شحات 1945-1975	نهاية عظمى	12.6	13.6	15.6	19.6	23.8	27.4	27.6	28.0	25.4	22.4	18.6	14.3
	رطوبة نسبية	79	75	73	66	58	57	68	70	72	73	74	80
سرت 1945-1985	نهاية عظمى	17.5	18.8	21.8	25.4	27.3	30.1	30.5	35.1	30.6	29.1	24.9	19.9
	رطوبة نسبية	68	62	67	64	70	74	76	73	72	70	66	69
الجوف 1956-1973	نهاية عظمى	20.9	23.7	27.7	32.7	36.0	38.9	37.9	37.7	35.7	31.5	26.3	22.4
	رطوبة نسبية	47	39	33	28	26	25	26	26	30	34	43	45
سبها	نهاية عظمى	19.9	27.7	26.2	31.7	34.9	39.9	38.9	38.4	36.3	32.1	26	21.1
	رطوبة نسبية	52	43	35	30	26	22	27	28	33	37	42	52
طبرق	نهاية عظمى	16.8	17.6	19.7	23.3	24.5	30.0	27.7	28.3	27.5	26.5	23	18.4
	رطوبة نسبية	68	64	61	57	57	58	65	67	66	66	67	67

المصدر . مصلحة الأرصاد الجوية .

ملحق (2.2)

متوسط عدد الأيام الممطرة وشدة المطر
فى المناطق المختارة من ليبيا

المدينة	متوسط المطر السنوي ملم	عدد الأيام الممطرة	شدة المطر (ملم يوم)
طرابلس	332	53	6.3
الخمس	269	44	6.11
العزيزية	214	42	5.09
زوارة	223	38	5.86
بئر الغنم	126	19	6.63
سرت	174	40	4.35
شحات	569	77	7.38

المصدر :

- محمـد عـياد مقـيلى (1995) الجماهيرية دراسة في الجغرافيا سرت : دار النشر الجماهيرية ص 175.

جدول رقم (1.3)
التغيرات فى أعداد السائحين من مناطق الارسال الرئيسية
للفترة 1964 – 1998 م

السنة	عرب		أوربيون		أمريكيون		آسيويون	
	معدل الزيادة أو النقصان (بالالاف)	نسبة التغير (– ، +)	معدل الزيادة أو النقصان (بالالاف)	نسبة التغير (– ، +)	معدل الزيادة أو النقصان (بالالاف)	نسبة التغير (– ، +)	معدل الزيادة أو النقصان (بالالاف)	نسبة التغير (– ، +)
1964	–	–	–	–	–	–	–	–
1965	1-	5.8-	5	19.2	1-	10.-	2.	25.0
1968	43	268.7	18	58.1	1-	11.1-	1	100
1970	9-	15.2-	33-	67.3	4-	50.-	0	0
1973	180	360.0	1	6.2	2-	50.-	0	0
1975	42-	18.2-	15	88.2	1	50.	2	100
1980	145-	77.2-	38	118.2	2	66.6	1-	25.0
1983	34	18.5	24-	34.3-	0	0	2	150
1993	519	680.6	12-	26.-	0-	0	19	380
1994	845	141.7	1-	30.-	0	0	10-	41.6-
1995	335	23.2	4	9.6	0	0	2	142.
1996	588-	23.1-	18	49.4	1	50.	11	68.7
1997	324-	27.3-	37-	67.3-	2.3-	76.6-	23-	85.1-
1998	34	4.0	5-	26.9-	.1-	14.3-	1	25.0

– النسب من عمل الباحث وهى مستخرجة من الجدول السابق .
– معدل الزيادة والنقصان بالنسبة للسنة السابقة .

ملحق (2.3)

العمالة فى ليبيا حسب الأنشطة الاقتصادية
خلال الفترة 1970 – 1996

القطاع	1970	1975	1980	1985	1991	1994	1996	المتوسط
الزراعة والغابات وصيد الأسماك	29.1	19.6	18.9	19.8	18.5	17.9	17.9	20.2
استخراج النفط والغاز	2.3	1.6	1.7	1.5	1.6	1.6	1.7	1.7
التعدين والمحاجر الأخرى	0.9	1	1.2	0.8	0.8	0.9	0.8	0.9
الصناعات التحويلية	4.7	4.9	7.1	8.4	10.1	10.4	10.5	8
الكهرباء والغاز والمياه	1.9	1.9	2.4	2.7	2.8	2.8	2.9	2.5
التشييد والبناء	11.3	22.5	21.3	17	15.4	14.1	14	16.5
التجارة والمطاعم والفنادق	7.0	7.2	5.3	5.1	5.2	5.9	5.9	5.9
النقل والتخزين والمواصلات	8.1	7.9	8.8	8.1	8.2	8.2	8.5	8.2
المال والتأمين وخدمات الأعمال	1.4	1.1	1.2	1.5	1.6	1.5	1.8	1.4
خدمات الأدارة العامة	12.8	10.5	8	11.2	9.8	9	9.2	8.6
الخدمات التعليمية	8.2	8.6	11.2	13.4	15.2	15.5	15	12.4
الخدمات الصحية	4.4	4.5	5.1	5.8	5.4	6.8	6.2	5.5
الخدمات الأخرى	7.9	8.7	9.7	4.7	5.1	5.1	5.5	6.7
المجموع	100	100	100	100	100	100	100	100

المصدر :

– محمد عبدالجليل ابوسنينه (1991) تنمية الصادرات الهيئة القومية للبحث العلمى مجموعة ابحاث قدمت إلى :

1– مؤتمر تنمية الصادرات الليبية الذى عقد فى بنغازى 24 – 12 –1991 ص 61 .

2– اللجـــنة الشـــعبية للأعـــلام والثقافة (1989) ليبيا الثورة فى عشرين عاما التحولات الاقتصادية والاجتماعية طرابلس ص 730 .

3– الهيئة الوطنية للمعلومات والتوثيق (1998) الكتيب الإحصائي طرابلس ص 9.

ملحق (3.3)

الفنادق قيد الدراسة من حيث : نسبة الأشغال ، والطاقة الإيوائية ، والعماله والملحقات السياحية عام 1999

بيانات	فندق المسيرة	فندق القاهرة	فندق تبستي	فندق الواحة
تاريخ العمل بالمنشأة	1985	1989	1989	1993
نسبة الأشغال				
صيفا	% 60	% 65	% 56	% 10
شتاء	% 40	% 55	% 56	% 90
عدد الغرف				
فردي	88	-	-	-
زوجي	28	40	222	10
جناح صغير	16	5	22	10
جناح كبير	25	-	9	-
عدد العاملين				
دائمون	222	22	456	16
موسميون	-	-	-	-
ذكور	192	11	446	16
إناث	30	11	100	-
ليبيون	166	16	337	16
عرب	56	5	109	-
الملحقات السياحية				
حمام سباحة	1	-	1	-
مقاه ومطاعم	4	1	9	1
محلات تجارية	3	-	12	-
مزين	1	-	2	-
تاجير سيارات	-	-	1	-
بريد دولي	-	-	1	-
دار عرض	1	-	-	-

المصدر : الدراسة الميدانية 1999.



إستمارات الاستبيان



جامعة القاهرة
كلية الآداب
القاهرة

استمارة استبيان موجهة الى رب الاسرة
بمدينة بنغازى لدراسة توجهات السياحة
الداخلية

اخى الفاضل، أختى الفاضلة :

نظراً لقيامى ببحث علمي عن حركة السياحة الداخلية فى ليبيا، فاننى أمل فى تعاونكم معى بالاجابة على هذا الاستبيان. علماً بأن الهدف من هذا البحث هو الدراسة فقط.

ان نتائج البحث تعتمد على دقة وصحة المعلومات التى تدلون بها. علماً بأن اجابتكم سوف تحافظ على سريتها وخصوصيتها حيث لا يطلب منكم كتابة اسمائكم أو أى شىء يدل على هويتكم.

ولكم كل شكرى وتقديرى
الباحث
سعيد صفي الدين



استمارة استبيان موجهة الى رب الأسرة

بمدينة بنغازي

الرجا وضع علامة (✓) امام الاجابة المناسبة، او الاجابة بما ترونه ملائماً في الأماكن المخصصة لذلك.

1 ـ التاريخ : ....

2 ـ الحي : ....

3 ـ السن : أقل من 30 سنة ☐ من 30 ـ 39 ☐ من 40 ـ 49 ☐
من 50 ـ 59 ☐ أكثر من 60 ☐

4 ـ رب الأسرة : زوج ☐ زوجة ☐ ابن ☐ ابنة ☐

5 ـ مكان المولد : ....

6 ـ الحالة التعليمية : أمي ☐ يقرأ ويكتب ☐ تعليم ابتدائي ☐ تعليم ثانوي ☐
تعليم جامعي ☐ تعليم فوق الجامعي ☐

---

7 ـ الحالة العملية : يعمل بمرتب ☐ صاحب عمل ☐ متقاعد ☐ خالي عمل ☐

---

8 ـ متوسط الدخل الشهري : أقل من 200 دينار ☐ من 201 ـ 300 دينار ☐
من 301 ـ 400 ☐ أكثر من 400 دينار ☐

---

9 ـ نوع السكن : شقة ☐ منزل ☐ فيلا ☐

---

10 ـ عدد أفراد الأسرة : أقل من 5 ☐ من 6 ـ 8 ☐ أكثر من 9 ☐

---

11 ـ اعمار الأبناء : أقل من 13 سنة ☐ من 13 ـ 18 ☐ من 19 ـ 24 سنة ☐
أكثر من 24 سنة ☐

---

12 ـ هل تعمل الزوجة ؟ نعم ☐ لا ☐

13 ـ هل تملك الاسرة سيارة؟ نعم ☐ لا ☐

14 ـ هل قمت برحلة سياحية داخل ليبيا خلال 12 شهراً الماضية؟ نعم ☐ لا ☐

15 ـ إذا كانت الاجابة (لا) فهل كانت الاسباب: اقتصادية ☐ اجتماعية ☐

بعد المسافة ☐ تدني مستوى الخدمات ☐ عدم الرغبة النفسية فى السفر ☐

أخرى: ....

16 ـ إذا توفرت الظروف المناسبة في المستقبل فهي ترغب فى القيام برحلات سياحية داخل ليبيا؟

نعم ☐ لا ☐

17 ـ أما إذا قمت برحلة سياحية داخلية فى 12 شهراً الماضية فهل كانت تبعد عن بنغازى بمسافة 40 كيلو متراً أو أكثر؟ نعم ☐ لا ☐

18 ـ إذا كانت الاجابة (نعم) فكم كان عدد الرحلات؟

1	2	3	4	5	6		
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

19 ـ اين ذهبت؟ ....

20 ـ أين أقمت؟ قرية سياحية ☐ فندق ☐ موتيل ☐ مخيم ☐

عند أصدقاء وأقارب ☐ أخرى: ....

21 ـ ما هى الفصول التى قمت اثناءها برحلة؟ الربيع ☐ الصيف ☐

الخريف ☐ الشتاء ☐

22 ـ هل توفرت فى مقار الاقامة السياحية الخدمات التالية؟

	نعم	لا
أ ـ اماكن لتقديم الطعام	☐	☐
ب ـ مياه الشرب	☐	☐
جـ ـ دورة مياه	☐	☐
د ـ سوق تجارى	☐	☐

	نعم	لا
هـ ـ مقاهى	☐	☐
و ـ مقاعد وأماكن للراحة	☐	☐
ز ـ ملاعب للاطفال	☐	☐
ح ـ مراكز اسعاف أولية	☐	☐
ط ـ امن	☐	☐

23 ـ ما هي وسيلة سفرك لقضاء الاجازة السياحية ؟ سيارة خاصة ☐ سيارة اجرة ☐
نقل عام ☐ طائرة ☐

24 ـ كم كان زمن الرحلة من مقر الاقامة (بالساعات) ؟ اقل من ساعة ☐ من 1 ـ 2 ☐
من 2 ـ 3 ساعات ☐ من 3 ـ 4 ساعات ☐ أكثر من 4 ساعات ☐

25 ـ كم كانت مسافة الرحلة من مقر الاقامة (بالكيلومترات)؟
من 40 ـ 60 كم ☐ من 61 ـ 120 كم ☐ من 121 ـ 200 كم ☐
من 201 ـ 300 كم ☐ من 301 ـ 400 كم ☐ اكثر من 400 كم ☐

26 ـ كم كانت مدة الاقامة ؟ من 1 – 3 أيام ☐ من 4 – 7 أيام ☐
من 8 ـ 14 يوم ☐ من 14 ـ 30 يوم ☐ أكثر من 30 يوم ☐

27 ـ ما هى الظروف التي تشجعك على اختيار المكان المناسب لقضاء رحلتك السياحية ؟
الشواطى البحرية ☐ المناخ المعتدل ☐ الجبال والمناظر الطبيعية ☐
الاماكن التاريخية ☐ الهدوء ☐ الشعور بالأمن ☐ القرب من بنغازى ☐
جودة أماكن الاقامة والخدمات. ☐

أخرى : ....

28 ـ هل قمت برحلة سياحية خارج الحدود الليبية خلال 12 شهراً الماضية ؟

نعم ☐ لا ☐

---

29 ـ إذا كانت الاجابة (نعم) فأين كانت الرحلة ؟

دولة عربية ☐ دولة أجنبية ☐

---

30 ـ أذكر اسم الدولة ! ....

---

31 ـ ماذا كان غرض الرحلة؟ سياحة ☐ علاج ☐ دراسة ☐ عمل ☐

---

32 ـ هل توافق على قدوم السياح الدوليين الى ليبيا ؟ نعم ☐ لا ☐

---

33 ـ إذا كانت الاجابة (لا) فلماذا ؟ ....

....

....

....

....

جامعة القاهرة
كلية الآداب
القاهرة

استمارة استبيان لتقييم حركة
السياحة الداخلية
(منطقة جذب سياحية)

اخى الفاضل، أختى الفاضلة :

نظراً لقيامى ببحث علمي عن حركة السياحة الداخلية فى ليبيا، فاننى آمل فى تعاونكم معى بالاجابة على هذا الاستبيان. علماً بأن الهدف من هذا البحث هو الدراسة فقط.

ان نتائج البحث تعتمد على دقة وصحة المعلومات التى تدلون بها. علماً بأن اجابتكم سوف تحافظ على سريتها وخصوصيتها حيث لا يطلب منكم كتابة اسمائكم أو أى شيء يدل على هويتكم.

ولكم كل شكرى وتقديرى
الباحث
سعيد صفي الدين

استمارة استبيان موجهة إلى رواد

مركز سياحى

الرجاء وضع علامة (✓) امام الاجابة المناسبة ، أو الإجابة بما ترونه ملائماً فى الأماكن المخصصة لذلك .

التاريخ / / اسم المركز السياحى.................................

1- مكان الاقامه الدائم (مصدر انطلاق الرحله):.....................

2- السن : من15-20 ☐ من 21-25 ☐ من 26-30 ☐ من 31-40 ☐
من 51-60 ☐ اكثر من60 ☐

3- الجنس: ذكر ☐ أنثى ☐

4-الحالة الإجتماعية: متزوج ☐ أعزب ☐ مطلق ☐
أرمل ☐

5-الحالة التعليمية: آمى ☐ يقراء ويكتب ☐ تعليم ابتدائى واعدادى ☐
تعليم ثانوى ومعاهد عليا تعليم ☐ جامعى وفوق الجامعى ☐

6-الحالة العملية : طالب ☐ يعمل بمرتب ☐ صاحب عمل ☐ متقاعد ☐

7- متوسط الدخل الشهرى: اقل من 200دينار ☐ من 201-300 ☐ من301-400 ☐
اكثر من 400 ☐

8-نوع السكن: شقة ☐ منزل ☐ فيلا ☐

9- عدد أيام العطلة السنوية : اقل من 21 يوم ☐ من 21-30يوم ☐ من 31-45يوم ☐
اكثر من 45 يوم ☐

10- حجم المجموعة المسافرة : مفرد ☐ عائلة ☐ مجموعه ☐

11- ماهى وسيلة سفرك لقضاء الأجازة ؟ سيارة خاصه ☐ سياره أجرة ☐
نقل عام ☐

12- مدة الأقامه : من 1-3 يوم ☐ من 4-7 يوم ☐ من 8-15 يوم ☐
من 15-30 يوم ☐ أكثر من 30 يوم ☐

13- معدل الأنفاق اليومى : اقل من 20دينار ☐ من 21-40دينار ☐ من 41-60 دينار ☐ أكثر من 60 دينار ☐

14- التكلفة العامة للرحله : ( )

15- من اين تشترى أغراضك اليومية ؟......................................

16- ماهو سبب اختيارك لهذا المكان ؟ (رتبها حسب الأهمية)
الجبال والمناظر الطبيعية ☐ الشواطئ البحرية ☐ أعتدال المناخ ☐ الأماكن التاريخية ☐
القرب من مقر الأقامه الدائم ☐ الشعور الأمن ☐ جودة الخدمات ☐

17- كم مره زرت هذا المكان من قبل؟

7	6	5	4	3	2	1

18- كيف تقيم مستوى الخدمات السياحيه فى هذا المكان:

	مرتفع	متوسط	منخفض
أ-توفر مياه الشرب	☐	☐	☐
ب-اتصالات الهاتف	☐	☐	☐
ج-خدمات غرف الأقامه	☐	☐	☐
د-دورات المياه	☐	☐	☐
هـ ملاعب الأطفال	☐	☐	☐
و-الخدمات الصحيه	☐	☐	☐
ز-خدمات المطعم والمقهى	☐	☐	☐
ح-الخدمات الأمنيه	☐	☐	☐
	☐	☐	☐

19 - هل زرت الاماكن التالية ؟ شحات الأثرية ☐ سوسة الأثرية ☐

منتزة وادى الكوف ☐

20- ماهى اهم النشاطات الترويحيه التى تقوم بها خلال اليوم ؟

....

21- ماهى أوجه القصور التى لاحظتها فى هذا المكان ؟

....

....

....

22- ماهى مقترحاتك للتغلب على المشكلات التى تواجه هذا المكان ؟

....

....

....



Cairo University
Cairo Egypt

Questionnaire Provided to
International Tourists

Dear Sir / Madam

We are Conducting an academic research concerning the present conditions of Libyan tourism industry and its Future needs. Thus, the information you provide, will be very important, for our task.

We appreciate very much your willingness to help us in our research effort.

Thank You,



Date: . . . .

Location : . . . .

1 - Nationality : . . . .

2 - Country of residence : . . . .

3 - Profession : . . . .

Please, put (✓) in front of the right anwer :

4 - Sex : Male ☐ *Female* ☐

5 - Marital Status : Married ☐ *Un married* ☐

6 - Age Group :

15 - 20	21 - 25	26 - 30	31 - 40	41 - 50	51 - 60	61 - 70	Over 70
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

7 - Size of Traveling Group :

Number of Adults Ovr 15 Years : . . . .

Number of Children : . . . .

8 - Purpose of the Visit :

a - Holiday, Recreation ☐

b - Business ☐

c - Educational ☐

d - Meeting, conference ☐

e - Mission : Official / Diplomatic ☐

f - Others ....

9 - Number of Nights Spent:

0	1	2	3	4	5	6	7	

10 - Type of Accomodation:

a - Hotel ☐ b - Motel ☐ c -Guesthouse ☐
d - Campe ☐ e - Others ....

11 - Mean of Transportation:

a - Aeroplane ☐ b - Car ☐ c - Bus ☐
d - Others ....

12 - Level of Touris Facilities and Services:

	Excellent	Good	Fair	Bad
a - Accomodation	☐	☐	☐	☐
c - Communication	☐	☐	☐	☐
d - Drinking water	☐	☐	☐	☐
e - Food	☐	☐	☐	☐
f - Entertainments	☐	☐	☐	☐
g - Health Service	☐	☐	☐	☐

13 - What distinguishes Libya as a tourist distination:

a - History ☐ b - Culture ☐ c - Climate ☐
d - Sea Shore ☐ E - Desert ☐
f - Others ....

14 - Estemated Total Expenditure : ....

15 - Do you intend to visit Libya again : Yes ☐ No ☐

16 - Complains:...
....

17 - suggestions :..
....
....



الخلاصة

سعيد صفى الدين الطيب . مقومات التنمية السياحية فى ليبيا : دراسة فى جغرافية السياحة . دكتوراه، جامعة القاهرة ، كلية الآداب ، قسم الجغرافيا .

على الرغم من الاهتمامات المتزايدة بصناعة السياحة دولياً ، إلا أن الاهتمام بها فى ليبيا لا يزال قليلاً على الرغم من توفر المقومات السياحية المختلفة ، لذلك كان من الضرورى دراسة وتقييم هذه المقومات السياحية ، وتحليل حركة الطلب عليها دولياً ومحلياً لكى يتمكن الباحث من تقييم الوضع الراهن ، ووضع تصور عام لرؤية مستقبلية لتطوير المقومات السياحية بالبلاد ، للاستفادة منها اقتصادياً واجتماعياً وبيئياً وسياسياً فى الوقت الحاضر و للحفاظ عليها وصيانتها لكى تستفيد منها الأجيال القادمة .

وخلص البحث إلى أن ليبيا تمتلك مقومات سياحية هامة ومتعددة ، ولكنها غير معدة أو مجهزة للاستخدامات السياحية الدولية أو الداخلية ، وهى تعانى من عدة مشكلات أساسية ، كانخفاض القدرات التسويقية ، وانخفاض الوعى السياحى ، وانخفاض القدرات الادارية و الإعلامية ، وتدنى مستوى الخدمات ، والتعقيدات الادارية المتعلقة بالتأشيرات وإجراءات الدخول ، مما انعكس سلباً على معدل الحركة السياحية إلى ليبيا وعلى الفوائد المتعددة التى تجنيها البلاد من هذه الصناعة .

كما خلص الباحث أيضاً إلى وجود طلب سياحى داخلى كبير ، إلا أن مدة الإقامة للسائحين منخفضة ، بسبب تدنى الخدمات السياحية وعدم تنوع الأنماط السياحية وقلة الوعى السياحى .

ولكن المؤشرات السياحية تشير إلى الطلب السياحى الداخلى سوف يتزايد فى السنوات القادمة ، مما يدعوا إلى اتخاذ الإجراءات اللازمة لاستيعاب هذا الطلب والحفاظ على المقومات السياحية الحساسة من التلف والدمار .

وقد اختتم الباحث دراسته بخطه تصورية شاملة ترمى إلى الاستفادة من قطاع السياحة اقتصادياً ، وبيئياً وسياسياً . وتقترح هذه الخطة تطوير المقومات السياحية على فترتين زمنيتين إحداهما متوسطة الأجل والأخرى طويلة الأجل ، وروعى فى هذه الخطة أيضاً التركيز على السياحة الداخلية والتوسع تدريجياً فى السياحة الدولية ، وتقليل التأثيرات البيئية والاجتماعية الناجمة عن تطوير صناعة السياحة قدر الإمكان .

This plan is composed of two terms , one is a med-term and the other is a long one . The main focus of the plan is the development of tourist industry with less damage to the environment and less negative consequences for the socio-cultural values of the society .

ABSTRACT

Tourism is becoming one of the most important social and economic activities of today world . The number of international and domestic tourist arrivals is steadily increasing and many countries in the world are now seeking to develop tourism industry for its many benefits . However , despite this world wide growth , Libya has not been among the main destinations of the world's tourists .

Therefor , this study aimed to investigate and analyse tourism resources and attraction in Libya , and to evaluate the present condition of the country's tourism industry .

These studies and analysis would lead in final analysis to a strategic plan for the development of the Libyan tourism industry.

Two major methods were employed in conducting this study, first , a library research was undertaken , which consisted of all available materials related to tourism development and tourism planning , in addition to materials related to the Libyan case .

The second method was a field study which was conducted in a five different places in the country , (Benghazi , Tobruk , Gadamos , Susa , AL – Karia AL- Siahia) .

The organization of this study encompasses five chapters :

The first chapter was devoted to a literature review that deals with the different aspect related to tourism phenomenon . The second chapter was to surveying and analyzing the Libyan tourist resources which should be considered in any future tourism development . The third chapter was devoted to examine the international tourist movement to Libya regarding its value , expenditure , and socio-economic characteristics . While the fourth chapter dealt with the analysis and examination of the domestic tourist movement in Libya in relation to its types , destinations , length of stay , type of transit used , type of accommodations used , in addition to the socio-economic characteristics of the tourists . Finally a conceptual plan was proposed for the development of tourism industry in Libya .



THE DEVELOPMENT OF THE TOURISM POTENTIALS IN LIBYA : A GEOGRAPHICAL STUDY

Saeid Safi Addin Taib

Supervised by

Professor Dr. Ahmed Ali Esmail
Prof. Of Geography
Faculty of Arts







